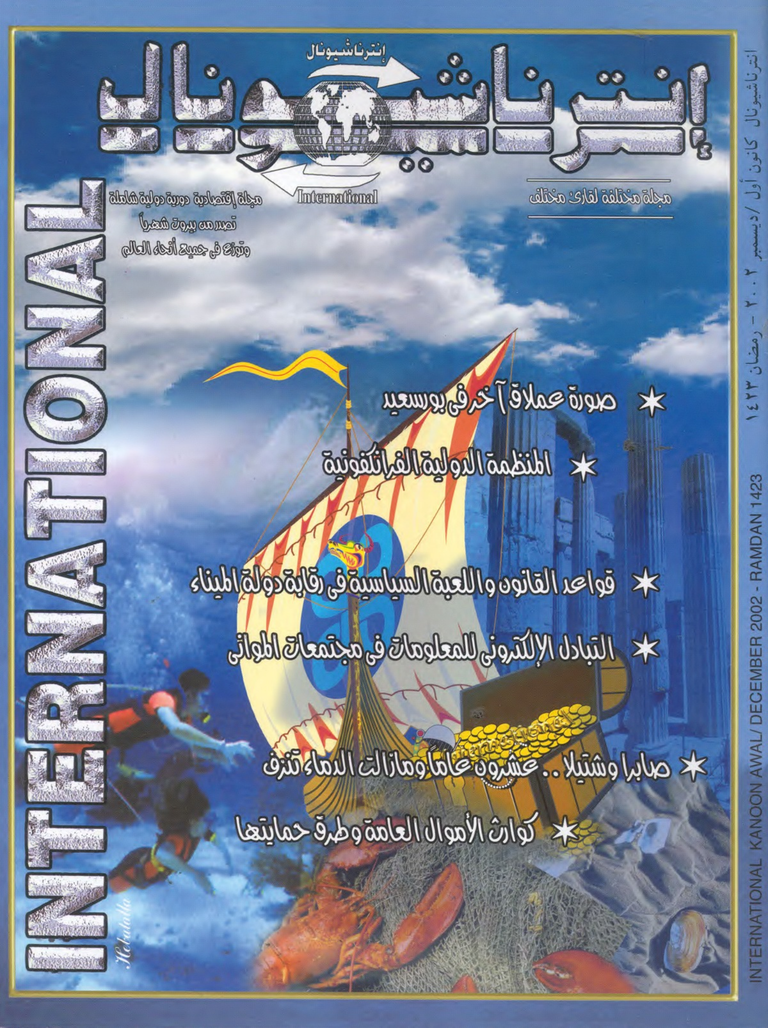
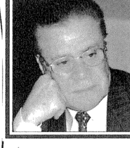

إنترناشيونال
إنترناشيونال
International
مجلة مختلفة لقارئ مختلف
مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة
تصدر من بيروت شهرياً
وتوزع فى جميع أنحاء العالم
INTERNATIONAL
صورة عملاق آخر فى بورسعيد
المنظمة الدولية الفرانكفونية
قواعد القانون واللعبة السياسية فى رقابة دولة الميناء
التبادل الإلكترونى للمعلومات فى مجتمعات الموانى
صابرا وشتيلا .. عشرون عاما ومازالت الدماء تنزف
كوارث الأموال العامة وطرق حمايتها
انترناشيونال كانون أول / ديسمبر ٢٠٠٢ - رمضان ١٤٢٣
INTERNATIONAL KANOON AWAL/ DECEMBER 2002 - RAMDAN 1423


مصر للطيران
تعلن عن
تخصيص خدمة تليفونية للجمهور
٣٩٠٣٤٤٤
(ثمانية خطوط) من ١٠ ص حتى ٥ م
لسرعة الرد على استفساراتكم فى الحجز و تأكيد الحجز
و معرفة اسعار و مواعيد الرحلات
يمكن لمكاتب السياحة الاتصال بارقام
ت: ٣٩٢٩٧٨٧ - ٣٩٢٧٤٤٤
٣٩٢٧٤١٧ - ٣٩٢٧٢٠٥
و الاستعلام عن اقلاع ووصول الطائرات
ت: ٦٣٥٠٢٦٠ - ٦٣٥٠٢٧٠
٦٣٥٤٤٠٠ استعلامات المطار
EGYPTAIR
www.egyptair.com.eg
اهداءات ٢٠٠٣
انترناشيونال
القاهرة



بقلم
مستشار التحرير

الطريق إلى مصاف الدول المتقدمة



إن العالم يتقدم من حولنا فى كافة المجالات بسرعة مذهلة. وبالرغم من محاولاتنا اللحاق به إلا أننا لازلنا فى حاجة إلى فهمنا لأنفسنا وللحياة فى إطار ثقافى موحد كشعب وأمة عربية لأننا حتى الآن نعتبر مستهلكين لما ينتجه الغرب من التكنولوچيا المعاصرة.

إن الأمر يتطلب فى المقام الأول تحقيق الوحدة العربية على المستوى التكنولوچي قبل فوات الأوان، ولابد من إيجاد إستراتيچية تنبع من الإرادة العربية الموحدة تمكننا من فهم معطيات هذا العصر لتحقيق التقدم الإليكترونى المتوافق مع معطيات الإقتصاد الرقمي، وحتى تتأتى هذه الإستراتيچية بثمارها لابد من ترابط الدول العربية إقتصادياً من خلال التنمية الإقليمية المشتركة، وتعاونها لتحقيق بدايات التطور التكنولوچي، هذا بجانب التعاون بين الكتل العربية النوعية والمتخصصة التى تجاوز ٢٥ إتحاد.

إن المنطقة العربية تعانى تحديات داخلية خطيرة تتمثل فى البطالة وإنخفاض مستوى المعيشة ، وضعف التجارة البينية علاوة على المعاناة من التحديات الخارجية التى تتمثل فى التكتلات العالمية فى مجالات الملكية الفكرية، لذا أصبح من الواجب على الحكومات العربية إقامة سياسة قومية عربية للمعلومات عن طريق التعاون المالى والتكنولوچي، والبدء فى إنتاج الأجهزة والبرمجة العربية لمواكبة كل ما هو جديد فى هذا المجال.

* * * *

إن الروابط التاريخية والحضارية والإجتماعية بين الشعوب العربية تعتبر عاملاً أساسياً ودافعاً قوياً للتكامل فى مواجهة التحديات المشتركة فى عالم اليوم- وعند إمتلاكنا للقضية المتقدمة الحديثة سيمكننا إمتلاك القدرة على أخذ مكاننا المناسب فى مصاف الدول العظمى.

عاصم السيد أحمد



إقرأ فى هذا العدد

حوارات

تقارير

تحقيقات

وإقرأ لهؤلاء

الاشتراك السنوى

الجمهورية اللبنانية ٢٤٠٠٠ ليرة لبنانية ، جمهورية مصر العربية ٥٠ جنيهاً مصرياً ، باقى الدول العربية و دول العالم ٤٠ دولار أمريكى

ثمن بيع النسخة الواحدة

لبنان ٢٠٠٠ليرة لبنانية - مصر ٣جنيهات مصرية -باقي الدول العربية ٣ دولار أمريكى - للسفن التجارية ٢ دولار أمريكى

إنترناشيونال
International

إنترناشيونال

مجلة دورية دولية متخصصة فى النقل البحرى وعلاقته بمنظومات النقل والتجارة والتأمين والسياحة تصدر بترخيص من وزارة الاعلام اللبنانية بالقرار رقم ٢٠٤ لسنة ١٩٩٨

مستشار التحرير
ربان عاصم السيد أحمد
رئيس التحرير و المدير المسئول
ربان حسان محي الدين شعبان
مشرف التحرير
عبد السلام السيد أحمد

المكاتب والمراسلون

لبنان
المركز الرئيسى ص.ب. ١٤/٦٤٦١ بيروت
هاتف /فاكس ٣٠٢٨٣٦-١-٩٦١+
محمول ٩٥٤٥٥٦- ٣-٩٦١+

مصر
اسكندرية ت/ ف ٤٢٧٥١١٧(٠٣)(٢+)
المراسلون:٥١ شارع ڤيكتور عمانويل سموحة الدور الرابع شقة ١٩
E-Mail : assem355@hotmail.com
سى جول تليفون : ٥٧٤٥٨٥٠(٠٣) (٢+)
فاكس : ٥٧٦٠٥٣٣(٠٣) (٢+)

السويس
* المراسل : ربان / أحمد بدوى
محمول : (٠١٢٣١٨٤٣٢٠)(٢+)
* المراسل : عبد الرحيم مصطفى
محمول : (٠١٢٤٦١٤٩٢٤)(٢+)

الإسماعيلية
* المراسل: محمد حسين صالح
تليفون :٣٤٦٠٨١(٠٦٤)(٢+)
E-mail: Fagr1@ hotmail. com.

سوريا
* المراسل : ربان ابراهيم سليم دير عطانى
تليفون وفاكس:٧١١٩٩٩-٤٣-(٩٦٣)+

السعودية - جدة
تليفون : ٦٣٦٩٩٨٥ -٢- ٩٦٦ +
فاكس : ٦٣٦٩٤٥٩ -٢- ٩٦٦ +

الامارات العربية المتحدة - دبى
* المراسل : شريف صلاح مختار
ص ب ٢٦٨٨٢ دبى - محمول ٦٥١٦٥٢٠(٩٧١)+

الولايات المتحدة الأمريكية
نيويورك
* المراسل : محمد محمود المغازى
٣٨١٩١٨٣-٧١٨-(١+)

الوكالة المتحدة للشحن والسياحة
بناية الخضرى - كورنيش المزرعة
تليفون ٢١٥٥٧٨ (٠٣) ٩٦١ +
تليفاكس : ٣١١٦٧٩ (٠١) ٩٦١ +
٣١١٦٨٩ (٠١) ٩٦١ +

دار بلال للطباعة بيروت - لبنان
توزع فى جميع انحاء العالم

HOLDING COMPANY FOR MARITIME & LAND TRANSPORT

PORT SAID CONTAINERS & CARGO HANDLING CO.



PREFACE:

According to our development plan, the following objectives have been carried out during 2000/2001:-

"Completion of dredging works to rceeive vessels of 5 th generation .

"Achieving handling volume 554000 TEU during 2000/2001 against 443000 TEU during 1999/2000 with an increasing ratio 27% .

" Handling rates 25 Box/Hour .

*** FACTS AT GLANCE:-**

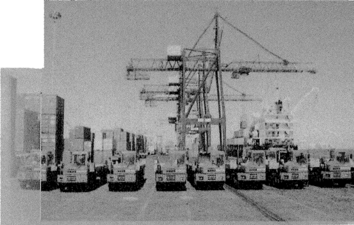
- Container yard	400.000 m2
- Terminal annual capaity	700.000TEU
- LCL store	6000 m2
- Capable of storing contents	250TEU
- Reefer Receptacles	360 Unit
- Maintenance shop	600 TEU Month
- Rail Facility	1 Terminal

***INLAND TERMINAL:-**

- Was established on Nov. 14 th 1996 on an area of 50.000 m2 at 10th of Ramadan city, on of the biggest industrial cities in Egypt, 50 KM away from Cairo
- Highly advanced equipment.
- Capacity of 600 TEU general cargo/cars .
- LCL store area 2000 m2 .

*** COMPUTER SYSTEM**

- Using most advanced Techniques to receive & send ship data under EDI system & exchanging Baplie Movins, Codeco, Coarri files.
- RDT (Radio Data Terminal) is being used to control terminal operation on line.



***EQUIPMENT:-**

- Three 41 Tons ship to shore Gantry Cranes .
- Three 40 Tons Post panamax Gantry Cranes 44.5 out reach length capable of handling 16 rows .
- Tow 80-100 Tons Mobile Harbor Cranes .
- Six Rubber Tyed Gantry Cranes (RTG)
- Twenty Seven Reach Stacker .
- Forty-Seven Tractors & Semi-Trailers .



Six full reachstackers will be added on December 2002 and eight tractors & semi-trailers on June2003. Also the 7th superpostpanamax ship to shore gantry crane .

*** CARGO HANDLING:-**

- Storage Capacity for Bulk cargo 55000Tons
- Handling rate 8000 Tons/day .
- Tow floating stevedoring units with discharging rate 260 T/H each
- Developing the storage capacity to reach 80.000 Tons by next May .

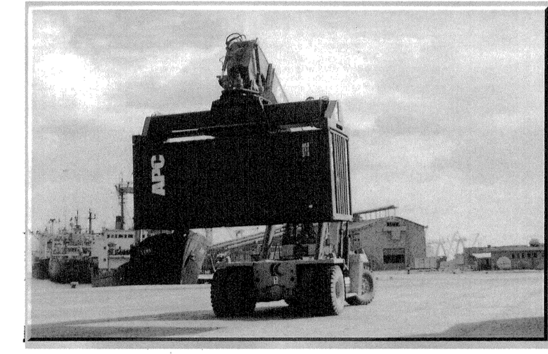
Tel: 002 066237152/ 002 066 235862
Fax: 002 066339347/ 002 066 220419
P.O.B: 1239 PORT SAID, EGYPT.
web site:www.pscchc.com
e-mail:infoapscchc.com



Egyptian Container Handling Co.

الشركة المصرية لتداول الحاويات (ش.م.م)

وهى أول شركة مساهمة مصرية خاصة تم الترخيص لها بمزاولة نشاط تداول الحاويات بجميع أنواعها فى الموانئ المصرية وتمارس نشاطها مبدئيا فى ميناء الأدبية. فهى تقوم بتداول الحاويات بالخط الملاحى العالمى الأمريكى (APL)



بدأت الشركة فى ١٩٩٨/٦/١٧ بتداول عدد ١٨٥٠ حاوية مكافئة شهرياً أما الآن فتتناول ٨٠٠٠ حاوية مكافئة شهرياً.

تملك معدات ثقيلة وحديثة لمناولة الحاويات بجميع أنواعها كما تناول وتقدم خدمات تخزين للحاويات المبردة (**Reefers**) التى بلغت خلال عام ١٩٩٨ حتى تاريخه الى ٢٠٠٠ حاوية. كما تملك ساحات للتخزين مساحتها ٦٠٠٠٠ متر فى ميناء الأدبية.



ساهمت الشركة فى تنشيط حركة النقل فيما بين الموانئ المصرية لنقل الحاويات الترانزيت من الأدبية الى الموانئ الأخرى مستخدمه النقل بالقطار وكذلك النقل البرى بالسيارات.

إدارة الشركة بمدينة القاهرة: ٢٩ش فريد من ش الثورة - مصر الجديدة
تليفون وفاكس : ٠٢/٤١٤٩٩٤٤

السويس : ميناء الأدبية
تليفاكس : ٠٦٢/٣٦٠٤٤٤-٤٣-٤٢-٤١-٤٠
مباشر : ٠٦٢/٣٦٠٣٤٠

بورسعيد : ٢١ ش الجبرتى
تليفون : ٣٥٢٩٤١ - ٣٥٢٩٤٠ - ٠٦٦/٣٥٢٩٤٢ فاكس : ٠٦٦/٣٥٢٩٤٣

حركة الموانى المصرية
خلال شهر سبتمبر ٢٠٠٢

بيان الواردات

الكمية بالألف طن

البيـــان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيد والعريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	الإجمالى
بضاعة عامة	٣٧٩,٠٠	٣٠٣,٨٠	٨١,٦٦	١٤١,٥٣	١٥٠,٠٦	٠,٥٦	٥,٠٤	١٠٦١,٦٥
صب جاف	٢٠٢,٤٠	٤٢٧,٥٠	٦٣,٠٠	٣١٧,٧٠	١٢٠,٠٠	٦١,٠٤	٠,٠٠	١١٩١,٦٤
أتربة وخامات معدنية	٥٥٦,٧٠	٣٣١,٥٠	٠,٠٠	٥٩,٢٧	٦,٣٧	٣٣,٦٠	٠,٠٠	٩٨٧,٤٤
بضاعة ذات طبيعة خاصة	١١١,٥٠	٠,٠٠	١,٧٨	٤٠,٨٦	٢٧,٧١	٠,٠٠	٠,٣٢	١٨٢,١٦
أسمدة وأملاح	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٤,٦٣	٠,٠٠	٠,٠٠	٤,٦٣
صب سائل	٨٤,٢٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٤,٦٢	١٦٥,٤٨	٠,٠٠	٠,٠٠	٢٥٤,٣٠
إجمالى عام	١٣٣٣,٨٠	١٠٦٢,٨٠	١٤٦,٤٣	٥٦٣,٩٨	٤٧٤,٢٥	٩٥,٢٠	٥,٣٦	٣٦٨١,٨٢
ترانزيت	١٥,٤٠	٠,٠٠	٢٤٠,٤٠	١٨٤,٦١	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٤٤٠,٤١
إجمالى عام وترانزيت	١٣٤٩,٢٠	١٠٦٢,٨٠	٣٨٦,٨٤	٧٤٨,٥٩	٤٧٤,٢٥	٩٥,٢٠	٥,٣٦	٤١٢٢,٢٤

بيان الصادرات

الكمية بالألف طن

البيـــان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيد والعريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	الإجمالى
بضاعة عامة	٨٤,٤٠	٦٠,٨٠	٣٦,١٤	٥٦,١٢	٨٨,٨٩	٠,٠٠	١٣,٨١	٣٤٠,١٦
حاصلات زراعية	١,٦٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٢,١٠	٣,١٠	٢,٧٢	٥,٨٣	١٥,٣٥
صب جاف	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	١,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	١,٠٠
أتربة وخامات معدنية	٩,٨٠	٠,٠٠	٤٣,١١	١٣٣,١٥	٣٠,٥٠	٨٨,٥٨	٠,٢٤	٣٠٥,٣٨
بضاعة ذات طبيعة خاصة	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٧٤	٥,٦٥	٠,٠٠	٠,١٨	٦,٥٧
أسمدة وأملاح	٠,٠٠	٠,٠٠	٣٩,٦١	٨٠,٢٥	١٦,٧٠	٠,٠٠	٠,٠٠	١٣٦,٥٥
صب سائل	٣٦٢,١٠	١٣٦,٨٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٤٩٨,٩٠
إجمالى عام	٤٥٧,٩٠	١٩٧,٦٠	١١٨,٨٥	٢٧٣,٣٦	١٤٤,٨٣		٢٠,٠٦	١٣٠٣,٩١
ترانزيت	١١,٦٠	٠,٠٠	٢٩,٨٨	٢١٥,١٣	٠,٠٠	٠,٠٠	٠,٠٠	٢٥٦,٦١
إجمالى عام وترانزيت	٤٦٩,٥٠	١٩٧,٦٠	١٤٨,٧٤	٤٨٨,٤٩	١٤٤,٨٣	٩١,٣٠	٢٠,٠٦	١٥٦٠,٥٢

عدد السفن الواردة

البيـــان	الإسكندرية	الدخيلة	بورسعيد والعريش	دمياط	السويس والأدبية	سفاجا	نويبع	الإجمالى
بضاعة عامة	١٦١	٦٤	١٤٦	١٢١	٢٦	٠١	.	٥١٨
صب جاف	٣٠	٢١	١	٩	٢	١	.	٦٤
أتربة وخامات	٨	٤	.	١٧	١	٠	.	٣١
بضاعة ذات طبيعة خاصة	٣٩	٠	١	٢٤	٩	٠	.	٧٣
أسمدة وأملاح	٠	٠	٦	٧	٢	٠	.	١٥
صب سائل	٢٦	٨	.	٣	١٢	٠	.	٤٩
مولاس	٣	٠	.	٠	.	٠	.	٣
إجمالى	٢٦٧	٩٧	١٥٤	١٨١	٥٢	٢	.	٧٥٣
ركاب	٧	٠	٢٩	٠	٣٣	٥٤	١٠٤	٢٢٧
أخرى	١٩	٠	١٦	٠	٨	٠	٠	٤٣
إجمالى عام	٢٩٣	٩٧	١٩٩	١٨١	٩٣	٥٦	١٠٤	١٠٢٣

بيان بحركة الركاب (قادمون ـ مغادرون) المترددة على الموانى

البيـــان		الأسكندرية	بورسعيد	السويس	سفاجا	نويبع	الغردقة	شرم الشيخ	الإجمالى
عدد الركاب	قادمون	٢٩٠٧	١٩٣٠٤	٣٠٣٦٠	٢٥٦١٤	٢٨١٠٧	١٨٠٦٠	٢٧٠٤	١٢٧٠٥٦
	مغادرون	٢٨١٩	١٩٦٦٨	٤٢٨٨٢	٤٣٢٢٥	٣٠٦١٠	٢٤٩٢٣	١٧٩٧	١٦٥٩٢٤
	الإجمالى	٥٧٢٦	٣٨٩٧٢	٧٣٢٤٢	٦٨٨٣٩	٥٨٧١٧	٤٢٩٨٣	٤٥٠١	٢٩٢٩٨٠



أجندة إنترناشيونال

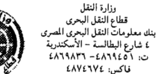
- يحتفل المسلمون فى بقاع العالم بعيد الفطر المبارك من ٥ إلى ٧ ديسمبر الجارى - أعاده الله على الأمة الإسلامية باليمن والبركات والإنتصارات.
- يعقد مؤتمر كهرباء باريس (اليك ٢٠٠٢) فى العاصمة الفرنسية باريس يوم ٩ ديسمبر الجارى ويستمر خمسة أيام . ويركز المؤتمر على إستعراض التقنيات الجديدة المستخدمة فى إنتاج الطاقة، ويصاحبه معرضاً يستضيف ٢٠٠٠ شركة عالمية تمثل ١٢٠ دولة.
- يعقد مؤتمر وزراء الخارجية الإستثنائى لدول الإتحاد الإفريقى فى العاصمة الليبية طرابلس خلال يومى ٩ و ١٠ ديسمبر الجارى.
- تقام الدورة الخامسة عشر لمعرض داكار الدولى بالعاصمة السنغالية خلال الفترة من ١٠ إلى ٢٢ ديسمبر الجارى .
- تبدأ فعاليات مشروع قطار الشباب الذى يتوجه من مصر إلى الأقصر وأسوان وتنظمه وزارة الشباب تحت شعار "إعرف بلدك" يوم ١٣ ديسمبر الجارى - ويشارك فيه ١٤ ألف و ٤٠٠ شاب وفتاة.
- يعقد بالكويت فى منتصف ديسمبر الجارى المنتدى والمؤتمر الطبى لمناقشة أحدث التطورات التكنولوجية والعلمية والدوائية فى العالم وما وصلت إليه الدول العربية المشاركة فى هذا المجال.
- تقام بأرض المعارض الدولية بمدينة نصر بالقاهرة دورة معرض فورميلا الدولى للسيارات الحادية عشر (فورميلا ٢٠٠٢) خلال الفترة من ١٥ إلى ٢١ ديسمبر الجارى ، وسيشهد المعرض مولد طرازات جديدة من السيارات لأول مرة بفضل مشاركة هيئة معارض باريس فى الدورة.
- قررت الأمانة العامة لإتحاد المحامين العرب عقد المكتب الدائم للإتحاد فى الفترة من ٢١ إلى ٢٤ ديسمبر الجارى بمدينة بنغازى الليبية حيث ستتم مناقشة الأوضاع السياسية على الساحتين العربية والدولية.
- يقام المعرض التجارى الإسلامى التاسع بالشارقة بدولة الإمارات العربية المتحدة خلال الفترة من ٢١ إلى ٢٦ ديسمبر الجارى.
- تعقد القمة الأوروبية فى العاصمة الدنماركية كوبنهاجن الشهر الجارى لمناقشة تقريراً خاصاً لسبل إعطاء دفعة جديدة للحوار الثقافى بين أوروبا ودول البحر المتوسط، وإنشاء آليات تعاون ثقافى مستمر.
- تبدأ الإنتخابات التشريعية فى جيبوتى خلال شهر ديسمبر الجارى لإختيار ٦٥ نائباً بالجمعية الوطنية.
- حدد نادى دبى للصحافة يوم ٣١ ديسمبر الجارى آخر موعد لتسليم الأعمال المشاركة فى جوائز الصحافة العربية للعام الجارى ٢٠٠٢ والتى تقام للعام الثالث على التوالى، وتبلغ قيمة كل جائزة ١٥ ألف دولار أمريكى .

بيان بعدد الحاويات المتداولة

حاوية مكافئة ٢٠ قدم

الميناء	برسم البلد			الترانزيت			إجمالى عام
	وارد	صادر	جملة	وارد	صادر	جملة	
الأسكندرية	٢٤٢٨٣	١٨١٠٢	٤٢٣٨٥	١١٨٥	٩١٢	٢٠٩٧	٤٤٤٨٢
بورسعيد	٣٦٢٣	٥٠٥٥	٨٦٧٨	٢١١٢٨	١٩١٣٩	٤٠٢٦٧	٤٨٩٤٥
دمياط	٢٤٣٥	٤٥٣٧	٦٩٧٢	٢٧٤٧٤	٢٥٤٧٨	٥٢٩٥٢	٥٩٩٢٤
السويس	٧٧٩٧	٢٥٢٣	١٠٣٢٠	٠	٠	٠	١٠٣٢٠
إجمالى عام	٣٨١٣٨	٣٠٢١٧	٦٨٣٥٥	٤٩٧٨٧	٤٥٥٢٩	٩٥٣١٦	١٦٣٦٧١





وزارة النقل
قطاع النقل البحرى
بنك معلومات النقل البحرى المصرى
٤ شارع البطالسة - الأسكندرية
ت: ٤٨٦٩٤٥١ - ٤٨٦٩٨٣٦
فاكس: ٤٨٧٤٦٧٤

تيتانيك الألمانية

الربان / أحمد حنفى
محاضر أول - قسم السلامة البحرية
كلية النقل البحرى والتكنولوجيا
الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى

فى هذا المقال نستعرض معاً أفظع كارثة بحرية والتى ظلت سراً ولم يعلن عنها قرابة الخمسين عاماً : إنها تيتانيك الألمانية "The German Titanic" كما لقبت أخيراً. سفينة الركاب الألمانية "Wilhelm Gustloff" والتى غرقت آخذة معها ٩,٠٠٠ روح بشرية.

World War II the Wilhelm Gustloff was sunk, taking 9,000 lives with it

لقد كانت أكبر مأساة فى التاريخ البحرى، ست مرات حجم مأساة تيتانيك عند إصابة سفينة الركاب الألمانية "Wilhelm Gustloff" بواسطة طوربيدات أطلقت من غواصة سوفيتية فى نهاية الشتاء للحرب العالمية الثانية، أكثر من ١٠,٠٠٠ شخص- معظمهم من النساء، الأطفال ومسنين مهاجرين من ألمانيا النازية - والذين كانوا على متن السفينة. فى تلك الأثناء هبت عاصفة ثلجية وحولت أسطح السفينة إلى مسطحات مجمدة، ودفعت بمئات العائلات إلى مياه بحر البلطيق المتجمدة، ثم مالت السفينة على جانبها وبدأت فى الغوص لأسفل. أفراد آخرين حاولوا يائسين إرتحال قوارب النجاة والتى كانت مجمدة ومحكمة على البتافورات. وبعض أخر تشبث وفضلوا البقاء على متن السفينة من هول الموقف ومعظمهم تجمدوا على الفور. إحدى الناجيات - ٨٧ سنة - من ١,٢٠٠ ناجياً من تلك الكارثة قالت: "لن أنسى الصرخات التى أطلقها الناس" عند إستراجعها للأحداث، وهى تشاهد السفينة ساطعة بأنوارها ثم تهبط إلى قبرها المظلم- وهى الكارثة التى طواها النسيان لما يقرب من نصف قرن. هذا وقد منح الكاتب الألمانى "Günter Grass" جائزة نوبل للسلام حالياً والذى أحيا ذكرى " ٩٠٠٠ ميتاً - متضمنين ٤,٠٠٠ طفلاً- فى قصته الطويلة "Grab Walk" أو " مشى سرطان البحر" والتى صدرت فى شهر فبراير من هذا العام. والكتاب الذى سيترجم إلى اللغة الإنجليزية العام القادم لم يمعن النظر فى غرق السفينة، ولكن بطلته إمرأة شابة تحمل جنيناً، من الباقين على قيد الحياة والتى صرخت لاحقاً: "لا أحد يرغب فى السماع عن تلك الكارثة الوحشية، ليس هنا فى الغرب (من ألمانيا) وعامة فى الشرق ". والسبب كان واضحاً، وكان الكاتب "Grass" قد صرح أخيراً لمجلة Die Woche الأسبوعية: "إنه بسبب الجرائم التى إرتكبناها نحن الألمان والمسئولين عنها أينما وكيف كانت وأيضاً ذات الصفة النافره، فلم يكن لدينا طاقة باقية للتعبير عن الآلام التى نشعر بها. ومنذ ذلك الحين فقد كان معظم الألمان متهمون بالموازنة بين خسائرهم مع الأشياء المرعبة التى إقترفوها ضد الآخرين، فقط اليمين الإشتراكى كان يتحدث بحرية حول ماذا حدث للـ ١٣ مليون ألمانى الذين أجبروا بوحشية على ترك منازلهم.

وعند زحف الجيش السوفيتى على بولندا وجمهورية التشيك-حالياً- عمل على الإنتقام بالقتل، وتجويع وإنتهاك أرواح حوالى ٢ مليون مدنى كرد فعل لما إقترفته الجيوش الألمانية. وحتى الآن فإن الكثير من جيران ألمانيا تتصرف على نحو غاضب فيما يخص أى محادثات خاصة بمأزق اللاجئين خوفاً من حجة إحياء حق المطالبة بأراضيهم القديمة ومجلة "Der Spiegel" الألمانية الأسبوعية، أيضاً وضعت صورة "تيتانيك الألمانية" على غلافها إضافة إلى إنتقادها اليسار واليمين لعدم تطرقهم إلى هذا الموضوع. كما أثنت على الكاتب "Grass"لجعله الألمان ينفثون عن أنفسهم وبكائهم معاً". ومن ناحية أخرى فقد عرض التليفزيون الألمانى العام سلسلة من الأفلام الوثائقية تصور فرار وترحيل الألمان، بينما يشرح لماذا جعل الجيش السوفيتى يطلق العنان لهذا الإنتقام الدموى. إن الصمت الطويل على غرق الـ "Wilhelm Gustloff" والمآسى الآخرى فى هذه الفترة كان على الأرجح محتوما وضرورياً من وجهة نظر الكثيرين. واليوم وبعد إتحاد ألمانيا وإزدهارها وإستقرارها عن أى وقت مضى فى تاريخها المضطرب. لهذا فقد كان متعمداً نسيان الذكريات المؤلمة مثل "تيتانيك الألمانية" وربما أعتقد أن الثمن الذى كان لابد من دفعه مقابل تلك الجرائم التى أرتكبت أثناء الحرب العالمية الثانية من قبل الألمان. ولكن كما أوضح الكاتب "Grass"، فإن معظم السياسيين الألمان الجادين يعتقدون بأنه لابد من مناقشة الملفات التاريخية الكاملة ، ولا يدعوا الألمان يعانون من ذلك ومن ضحاياهم، ولكن ببساطة الإعتراف بتلك المأساة الرهيبة. وأخيراً ، هذه هى نتائج الحروب : تشريد وقتل وذكريات أليمة لا تنسى على مر الزمان.

عن مجلة **NEWS WEEK** الأمريكية

المؤتمر الدولى للإتحاد الدولى للمحاضرين البحريين

Twelfth Conference on Maritime Education and Training
- IMLA 12 -

Making Maritime Education and Training (MET) More Efficient and More Effective a Global Challenge

إنعقد المؤتمر الدولى الثانى عشر للإتحاد الدولى للمحاضرين البحريين International Maritime Lecturers Association **فى الجامعة البحرية بمدينة شنغهاى بالصين فى الفترة من ٢١ - ٢٥ أكتوبر ٢٠٠٢ ، تحت عنوان : جعل التعليم والتدريب البحرى أكثر كفاءة وفاعلية، التحدى العالمى.**

وقد تركزت الأوراق البحثية فى المؤتمر حول جودة وتطوير وتحسين التعليم والتدريب البحرى على المستوى الدولى لمواكبة التطور التكنولوجى الكبير فى صناعة السفن وقد صاحب المؤتمر مناقشات وآراء مثمرة فى هذا المجال من قبل المشاركين فى المؤتمر من أساتذة وخبراء فى التعليم البحرى من جميع أنحاء العالم. هذا وقد شارك السيد / الربان أحمد حنفى المحاضر بالأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحرى فى المؤتمر بورقة بحثية- ممثلاً عن الأكاديمية - تحت عنوان :

"Improving Education, Traning and skills in Order to Minimize Maritime Casualities Resulting from Human Frrors"

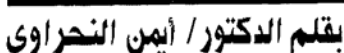
او "تحسين التعليم والتدريب والمهارات من أجل خفض الحوادث البحرية الناتجة عن الأخطاء البشرية".

وقد تلخصت الورقة البحثية فى أن الإحصائيات والتحليلات للحوادث البحرية خاصة التصادم والجنوح (الشحط) والتى مازالت تحدث للآن تثبت معظمها بأن وراءها العنصر البشرى الذى لديه خلفية علمية Scientific Background **دون المستوى أو ضعيفة، وهذا يستلزم تطوير العنصر البشرى وتطوير طرق التعليم والتدريب من خلال التركيز على طريقة أداء العمل** Job Focus **مع زيادة الخلفية العلمية والتدريبية فى مجالات كثيرة أهمها تحليل المعلومات وإتخاذ القرارات الصحيحة وأيضاً مواجهة الطوارئ.**

مأساة التلوث البحرى والبيئة البريئة

تطالعنا الأنباء من وقت لآخر بخبر عن وقوع حادث تلوث بيئى فى بقعة ما من بقاع العالم ثم تترى الأحداث متتابعة عن ماسببه الحادث من دمار بيئى للنباتات والطيور والحيوانات والنظام الطبيعى لموقع الحادث. إن هذا ليس إلا حلقة فى سلسلة طويلة من حلقات إغتصاب البيئة الطبيعية والإعتداء عليها. من حرق الغابات المطيرة فى حوض الأمازون إلى النفايات النووية. إلى الأمطار الحمضية.. وحتى تلوث البحار والمحيطات بزيت البترول. جميعها مآسى تصدم العقول عن هول ما تعانيه الطبيعة من أبنائها دون ذنب إقترفته.





إن حادث جنوح ناقلة البترول العملاقة "تورى كانيون" وتحطمها على الصخور يمثل إحدى المآسى البيئية التاريخية، كانت الناقلة العملاقة فى طريقها من الخليج العربى لنقل شحنة من البترول إلى "ميلفورد هيفن" و "ويلتر" ، وقبل أن تصل إلى وجهتها النهائية فى هذه الموانى جنحت الناقلة وإصطدمت بسلسلة صخور جرانيتية على بعد ستة عشر ميل من الساحل الجنوبى الغربى لإنجلترا، حيث تدفقت معظم حمولتها التى كانت تبلغ ٣٦ مليون جالون من النفط إلى البحر. فغمرت شواطئ كورنوال والشاطئ البريطانى عبر القنال. إن ناقلة النفط تورى كانيون التى بلغ طولها ٩٧٤ قدم ، أعتبرت فى ذلك الوقت ثالث سفينة من حيث الطول الذى تجاوز طول أى من حاملة طائرات فى الحرب العالمية الثانية، وكانت أكبر سفينة فى العالم من هذا النوع تتعرض للغرق فى مثل هذا الحادث المأسوى، وأصبح يوم ١٨ مارس ١٩٦٧ يوماً حزيناً لكل دعاة حماية البيئة فى العالم، ولازالت حادثة تورى كانيون هى نقطة البداية لكل حديث عن التلوث البحرى بالنفط. لقد إستغرق إستبعاد الآثار السيئة للكارثة البيئية شهوراً وسنين، حيث إمتدت أبعاد وآثار النفط المتدفق من الناقلة على ساحل البحر بطول ١٤٠ ميل فى منطقة "كورنيش" ، لقد علق عالم الحيوان البريطانى الدكتور أنتونى نيلسون سميث على ما حدث بقوله: يعتقد الجميع أن المحيط كيان غير محدود من حيث مساحته الهائلة وكتلة الماء ذات المقاييس الفلكية، لكن الأمر مختلف تماماً عما يعتقده الكثيرون. فالمحيط بالفعل هو كيان محدود وأكثر محدودية من حيث قدرته على إمتصاص كل أنواع التلوث.

إن عامة الناس تتحدث عن قدرة الأمواج والتيارات البحرية على حمل ونقل هذه النفايات بعيداً لكنهم يقفون عند هذا الحد دون أن يتساءلوا .. بعيداً إلى أين؟ إن نظرة على التيارات البحرية فى جنوب الجزيرة البريطانية لهى كفيلة بإيضاح هذه الحلقة الخبيثة للتلوث البحرى، حيث وقع حادث جنوح ناقلة النفط المذكورة. فالتيار البحرى الذى يمر بشواطئ كورنوال ، إما أن يمضى إلى القنال الإنجليزى أو إلى بحر أيرلنده، فإذا إتجه شمالاً من "لاندس إند" فإن التيار يستمر إلى أن يمر بمنطقة "بريتول" ثم يعود من جديد إلى "كورنوال " ثم إلى "سوان سى" دائراً حول المنعطف إلى خليج "سان بريد" وخليج "كارديجان" فى دورة خبيثة للتلوث البحرى، التى تقتل مختلف أنواع الكائنات البحرية.

فالرخويات والحلازين البحرية تعمل على إبقاء الطحالب بعيداً عن الصخور ، وما يحفظ المادة الضرورية بعيداً عن الرمال إنما هى بعض الحشرات والكائنات الدقيقة ، وما يحفظ الزبد بعيداً عن الصخور حيوانات بحرية دقيقة، وهذه الحيوانات تتعرض للفناء بدرجة أسرع مما تتعرض له النباتات البحرية، وفى النهاية ينهار التوازن البيئى فى المنطقة المنكوبة.

إن قراءة بعض الإحصائيات المتعلقة بآثار جنوح وتحطم "تورى كانيون" يمكن أن يدل على حجم الدمار البيئى الفادح، فقد نفق على الفور أكثر من عشرين ألف طائر من طيور " الغلموت" ، وخمسة آلاف طائر من فصائل بحرية أخرى قد نفقت هى الأخرى ، ومن بين ٧٨٤٩ طائر ألتقطت من البر والبحر. وقدم لها الإسعاف والعلاج الفورى، بقى على قيد الحياة منها عدد ٤٥٠ طائر فقط!

وبعد سنتين من مأساة " تورى كانيون" حدث تسرب نفطى هائل من بئر " بلاتفورم" الذى يبعد ٥ أميال ونصف عن شاطئ سانتا باربارا على الساحل الغربى للولايات المتحدة، وبلغ معدل التسرب ألف جالون من النفط كل ساعة، وغمر هذا التسرب مساحة تقدر بحوالى ٤٠٠ ميل مربع من سطح المحيط خلال فترة ١٢ يوم لإمتداد الكارثة حتى تمكن الخبراء من إغلاق البئر ولكن بعد فوات الآوان، وقد أدلى أحد المحققين فى هذا الحادث بتصريح قال فيه: على حافة المياه، وعلى سواحل القناة يمتد الأثر الضار للنفط فى كلا الإتجاهين . بدرجة أبعد مما تستطع العين أن ترى، كنت هناك لفترة طويلة، حيث النفايات وبقايا الحادث ، تتناثر الحيوانات الحية والميتة التى كان هذا الشاطئ يوماً موطنها الجميل، وظللنا نحصى الحيوانات الميتة حتى أصابنا الضجر، أحصينا أكثر من مائة من عجول البحر فى منطقة محدودة، وكنا نرى الحيوانات المسممة بالنفط تصبح فى وهن وضعف، جفونها مغلقة وأجسادها مشوية دون رحمة.

هذان الحادثان ليسا أول الحوادث ولن يكون آخرها . لكن التساؤل يتردد هل تستحق البيئة الطبيعية من الإنسان هذه المعاملة؟ وماذا إقترفت من ذنب حتى يقترف الإنسان فى حقها كل هذا؟

الله ولى التوفيق

★★★

محطات وآخبار

تمويلات المصرف العربى للدول الإفريقية

عقد مجلس إدارة المصرف العربى للتنمية الإقتصادية فى إفريقيا إجتماعه العاشر بعد المائة فى العاصمة السورية دمشق برئاسة أحمد عبد الله العقيل رئيس مجلس الإدارة حيث تمت الموافقة على تمويل دفعة جديدة من مشروعات التنمية والعون الفنى فى عدد من الدول الإفريقية تصل قيمتها إلى ١٨.٦ مليون دولار منها ١٧,٧٥ مليون دولار لقروض المشروعات و ٨٥٠ ألف دولار لعمليات العون الفنى، وبذا يصل إجمالى تعهدات المصرف لمصلحة الدول الإفريقية عام ١٩٧٥ وحتى التمويلات التى تمت الموافقة عليها عام ٢٠٠٢ إلى ٢٥٥٥,٨٩٤ مليون دولار.

نظم لتطوير المراقبة الجوية فى مصر

إقترحت مصر فى المؤتمر الدولى لدول شمال إفريقيا والشرق الأوسط الذى عقد فى المغرب إطلاق قمر صناعى مصرى للملاحة الجوية لتغطية منطقة الشرق الأوسط تصل تكلفته إلى ٢٥٠ مليون جنيه، وذلك للدخول فى عصر المراقبة الجوية عبر الأقمار الصناعية ، وقد تقدمت الشركة الوطنية للملاحة الجوية المصرية بمشروعين فى المؤتمر. الأول خاص بتطوير نظم المراقبة الجوية فى المطارات الدولية السبعة فى مصر ونقل المعلومات بينها وبين مركز الملاحة الجوية بالقاهرة والمشروع الثانى خاص بإنشاء مركز الملاحة الجوية فى أسوان جنوب مصر ليعمل بالتناوب مع مركز القاهرة للملاحة الجوية ويساعد على تغطية المجال الجوى المصرى بالكامل. وقد أشار الطيار أسعد درويش رئيس مجلس إدارة الشركة إلى أن وكالة التنمية الأمريكية قد أحالت المشروعين إلى الشركات الأمريكية المتخصصة للدراسة ، وفى حالة التأكد من أهميتها وجدواها ستقوم الوكالة بتمويلها.

عقد المؤتمر الثانى للفكر العربى فى بيروت

أرسل الرئيس أميل لحود رسالة إلى الأمير خالد الفيصل رئيس مؤسسة الفكر العربى رحب فيها بإستضافة المؤتمر الثانى للمؤسسة فى بيروت، وقد أقر إجتماع الهيئة العلمية للمؤسسة ذلك. وأشار الفيصل إلى أن المؤتمر الأول الذى عقد بالقاهرة ما هو إلا بداية ستعقبها مؤتمرات وندوات لتطوير الأفكار والقضايا التى تم طرحها فى المؤتمر الأول، وستواصل المؤسسة دورها كمنبر للمفكرين العرب لطرح أفكارهم وآراؤهم وأبحاثهم داخل الوطن العربى وخارجه للإسهام فى تقدم الدول العربية فى جميع المجالات، وأكد على أهمية إستثمار المال العربى فى خدمة الفكر العربى.

محطات وآخبار

القضاء على مشكلات الجمارك المصرية

صرح محفوظ العرجاوي رئيس مصلحة الجمارك المصرية بأنه لا رسوم جمركية إطلاقاً على الصادرات المصرية ، وأن النظام الجديد للسماح المؤقت وإنشاء الوحدة المركزية والوحدات الفرعية الخاصة تقضى تماماً على مشكلات الإستيراد من أجل التصنيع والتصدير خاصة فى مجال رد الرسوم الجمركية.والسماح للمصدر بتصدير سلعة من أى منفذ جمركى على مستوى الجمهورية دون التقيد بميناء الإستيراد، كما سيسمح للمستورد الذى يعمل تحت مظلة السماح المؤقت

محفوظ العرجاوى

بإستيراد رسالتين من أى ميناء وإعادة تصديرهما من موانى متعددة عن طريق الربط الآلى بين الوحدات الفرعية الموجودة بالموانى والوحدة المركزية فى القاهرة. وقد إشار العرجاوى إلى أنه سبق تطوير عملية السماح المؤقت تعديل تشريعى للمواد ٩٨, ١٢٠, ١٠٣ من قانون الجمارك بهدف إلغاء التجريم وإحلال ضريبة إضافية بواقع ٢٪ شهرياً منذ دخول البضاعة وحتى يوم الإفراج عنها بدلاً من تجريم المستورد وفى حالة عدم التصرف فى البضاعة دون الرجوع للجمارك، وإذا إتصرف دون الرجوع للجمارك وإكتشف أمره فى نهاية العام عند الجرد عليه تسديد ضريبة إضافية سيادية لموارد الدولة بواقع ٤٪ شهرياً.

مشروع الحكومة الإلكترونية المصرية

صرح الدكتور نظيف وزير الإتصالات والمعلومات المصرى بأن مشروع الحكومة الإلكترونية سوف يحقق إنجازاً ملموساً عام ٢٠٠٧ حيث ستقوم الوزارات والجهات الحكومية التابعة لها بوضع الخدمات التى تقدمها على شبكة الإنترنت والتليفون العادى والمحمول لتكون فى متناول جميع المتعاملين مع هذه الجهات من شركات ومستثمرين ومواطنين، وستكون هناك منافذ غير تقليدية لتقديم خدمات الحكومة الإلكترونية للجمهور، وقد حددت الحكومة الإطار التنفيذى للمشروع الذى سيتم عن طريق شركات القطاع الخاص بعدما تم تصميم وتنفيذ بوابة الحكومة المصرية على الإنترنت.

إتفاقية تفادى الإزدواج الضريبى ومنع التهرب من دفع الضرائب بين مصر ولبنان

الجزء الثالث والأخير

سبق أن عرضنا فى العدد السابق-الجزء الثانى من إتفاقية تفادى الإزدواج الضريبى ومنع التهرب من دفع الضرائب المفروضة على الدخل ورأس المال بين جمهورية مصر العربية والجمهورية اللبنانية، وعرضنا مواد الإتفاقية من المادة الثانية عشرة حتى المادة السادسة والعشرون من تلك الإتفاقية التى تتألف من ثلاثين مادة والتى صدر بها قرار السيد رئيس الجمهورية بتاريخ ٢٦ / ١١ / ١٩٩٧ . ونواصل باقى بنود الإتفاقية .

إسماعيل عنانى
باحث فى النظم الضريبية
زميل الجمعية المصرية للمالية العامة والضرائب

المادة (٢٧)
تبادل المعلومات

١- تتبادل السلطات المختصة فى الدولتين المتعاقدتين ما يلزم من المعلومات لتنفيذ أحكام هذه الإتفاقية أو أحكام القوانين المحلية فى الدولتين المتعاقدتين بخصوص الضرائب التى تشملها هذه الإتفاقية ، وذلك من أجل الحيلولة بوجه خاص دون الإحتيال أو التهرب من دفع هذه الضرائب ولا تقيد المادة (١) تبادل المعلومات، ويجب معاملة أية معلومات تتلقاها دولة متعاقدة كمعلومات سرية بالطريقة نفسها كالمعلومات التى تم الحصول عليها بموجب القوانين المحلية لتلك الدولة، ولا يجب البوح بها إلا للأشخاص أو السلطات (بما فى ذلك المحاكم والهيئات الإدارية) المناط بها أمر تقدير أو تحصيل الضرائب التى تشملها هذه الإتفاقية، أو فى بت الإستئنافات المتعلقة بتلك الضرائب أو ملاحقتها أو تنفيذها، وعلى أولئك الأشخاص أو تلك السلطات أن لا تستعمل تلك المعلومات إلا لهذه الأغراض ، ويجوز لهم أن يفضوا بالمعلومات فى المحاكمات العلنية أو فى القرارات القضائية.

٢- لا يجب فى أى حال من الأحوال تفسير أحكام الفقرة (١) بأنها تفرض على دولة متعاقدة الإلتزام:

(أ) بتنفيذ إجراءات إدارية لا تأتلف مع القوانين والإجراءات الإدارية لتلك الدولة أو الدولة المتعاقدة الأخرى.

(ب) بتقديم معلومات لا يمكن الحصول عليها بموجب القوانين أو الإجراءات الإدارية لتلك الدولة أو الدولة المتعاقدة الأخرى.

(ج) بتقديم معلومات تكشف عن أى سر تجارى، أو صناعى، أو مهنى، أو طريقة إنتاج ، أو معلومات يكون الكشف عنها مخالفاً للنظام العام.

المادة (٢٨)
أعضاء السلك الدبلوماسى والقنصلى

لا يمس أى نص فى هذه الإتفاقية بالإمتيازات الضريبية لأعضاء البعثات الدبلوماسية والمناصب القنصلية بمقتضى القواعد العامة فى القانون الدولى أو بمقتضى أحكام الإتفاقات الخاصة.

المادة (٢٩)
سريان المفعول

يسرى مفعول الإتفاقية إعتبار من تاريخ تبادل وثائق إستكمال الإجراءات الدستورية المرعية الإجراء فى كل من الدولتين ويبدأ سريان أحكامها لأول مرة:

١- فى ما يتعلق بالضرائب المقتطعة عند المصدر، على الدخل الحاصل فى، أو بعد اليوم الأول من يناير (كانون الثانى) من السنة الميلادية التى تلى السنة التى يبدأ فيها سريان مفعول الإتفاقية.

٢- فى ما يتعلق بالضرائب الأخرى، على الأرباح والدخل ورأس المال التى تم الحصول عليها خلال السنة الضريبية التى تبدأ فى أو بعد اليوم من يناير (كانون الثانى) من السنة التى تلى السنة التى يبدأ فيها سريان مفعول الإتفاقية.

المادة (٣٠)
إنهاء الإتفاقية

١- إن هذه الإتفاقية تبقى سارية المفعول إلى أجل غير محدد.

٢- يجوز لأى من الدولتين المتعاقدتين أن تعطى الدولة المتعاقدة الأخرى عن طريق القنوات الدبلوماسية، إبلاغاً خطياً بإنهاء الإتفاقية فى أو قبل الثلاثين من يونيو(حزيران) من أى سنة إبتداء من السنة الخامسة التى تلى السنة التى يبدأ سريان مفعول الإتفاقية، وفى هذه الحالة ، يتوقف مفعول هذه الإتفاقية:

(١) فى ما يتعلق بالضرائب المقتطعة عند المصدر، على الدخل الحاصل فى أو بعد اليوم الأول من يناير (كانون الثانى) من السنة التى تلى السنة التى أعطى فيها الإبلاغ ، و

(٢) فى ما يتعلق بالضرائب الأخرى، على الأرباح والدخل ورأس المال التى تم الحصول عليها خلال السنة الضريبية التى تبدأ فى أو بعد اليوم الأول من يناير (كانون الثانى) من السنة التى تلى السنة التى أعطى فيها الإبلاغ بإنهاء الإتفاقية.

وإشهاد بذلك فإن الموقعين أدناه المفوضين بذلك حسب الأصول من جانب حكومتيهما، قد وقعا هذه الإتفاقية.

حررت من نسختين فى القاهرة فى اليوم السابع عشر من مارس (آذار) من سنة ١٩٩٦ باللغة العربية.

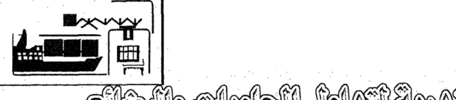
تصدير الغاز الطبيعى المصرى إلى قبرص

عقد المهندس سامح فهمى وزير البترول المصرى بالقاهرة جلسة مباحثات مشتركة مع نيكوس رونالديس وزير التجارة والصناعة القبرصى والوفد المرافق له حيث تم بحث مشروع تصدير الغاز الطبيعى المصرى إلى قبرص بحلول عام ٢٠٠٦ ، وسبل دعم وزيادة التعاون المصرى القبرصى فى مجال الصناعة البترولية والغاز فى مجالاته المختلفة، وكذا دعم التعاون الفنى، وتشجيع وتبادل الخبرات الفنية وتدريب الكوادر الفنية القبرصية فى



وزير البترول المصرى مع وزير الطاقة- القبرصى

المراكز المصرية المتخصصة، وبحث إمكانية الإستعانةبشركات البترول المصرية لتنفيذ المشروعات المختلفة فى قبرص. وتأتى رغبة قبرص القوية فى إستيراد الغاز الطبيعى المصرى بعد عقود التصدير الثلاثة التى وقعتها مصر مع الأردن وأسبانيا وفرنسا، والتى تدل على نجاح وزارة البترول المصرية فى إستثمار الإستقرار السياسى والإقتصادى والإستثمارات الذى أرسى دعائمه الرئيس حسنى مبارك مما أدى إلى نجاح إستراتيجيات وزارة البترول.



شركة الإسكندرية لتداول الحاويات والبضائع

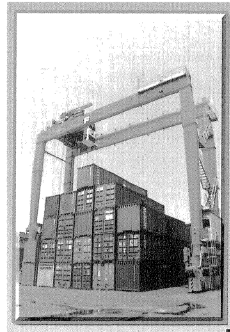


إحدى الشركات التابعة للشركة القابضة للنقل البحرى والبرى

فى مقابلة مع السيد اللواء مهندس / فتحى أحمد حسن سرور - رئيس مجلس الإدارة والعضو المنتدب .. وبسؤال سيادته عن الجديد من أخبار الشركة .. أفاد سيادته بالآتى:

[illegible]

أصبح طول رصيف محطة حاويات الدخيلة ١٠٤٠ متر بعد أن كان ٤٨٠ متر مما كان يزيد فترات الإنتظار ومحدودية المناورة بالأرصفة وهو الآن يدعم وضع محطة حاويات الدخيلة على خريطة نشاط الحاويات علي المستوى الإقليمى فى شرق البحر المتوسط .



وقد وصل بالفعل عدد ٢ ونش رصيف عملاق من واحدة من أكبر الشركات العالمية (شركة نول الألمانية) وتم تركيبها في محطة الدخيلة وهو ما يعطينا فرصة لتكون لدينا طاقات جديدة يمكن إستغلالها فى الأنشطة المتعددة لتداول الحاويات وخاصة الترانزيت والحصول على جزء منه فى شرق البحر المتوسط .

الإستعداد برفع المهارات والكفاءات والتدريب:

يتطلب إعداد المرحلة الثانية من محطة الدخيلة الإعداد الجيد للعمالة الماهرة من خلال برامج تدريبية متقدمة ونحن متعاقدون مع معهد تدريب الموانى التابع لأكاديمية النقل البحرى بإمكانياته الضخمة وفى مقدمتها محاكى التدريب الكبير على قيادة الأوناش العملاقة .. وعلى محور آخر فنحن نحاول الإستفادة من العمالة بتدريبها على أنشطة متعددة تمكن العامل من مزاولة أكثر من نشاط وهو ما يتيح مرونة كبيرة فى إستخدام وتدوير العمالة وهو ما ينعكس على رفع الكفاءة الفنية والإنتاجية وتعدد المهارات وهذا يدعم هدفنا فى أن تكون لدينا القدرة على التغيير المستمر وإعادة توظيف الامكانات ومواكبة ظروف السوق .

التخطيط لزيادة الإنتاج:

أوضح اللواء / فتحى سرور أنه رغم وجود نوع من الإنكماش فى الإستيراد إلا أن الشركة قد تعدت الإنتاج المستهدف فقد حققت أكثر من نصف مليون حاوية للعام الثالث على التوالى .

وتسعى الشركة بعد الإنتهاء من تجهيز المرحلة الثانية من محطة الدخيلة إلى زيادة المستهدف فى الإنتاج وتحقيقه بإذن الله وبما يدعم الإقتصاد القومى .



اللواء مهندس / فتحى احمد حسن سرور

نعد أنفسنا لتغيير شهادة الجودة بالإصدار الأحدث:

وفى مجال توكيد الجودة فإن الشركة هى أولى شركات الحاويات التى حصلت على شهادة الأيزو ٩٠٠٢ لسنة ١٩٩٤ ويجرى العمل حالياً وإعداد الشركة للمراجعة وفقاً للمواصفة ٩٠٠١ لسنة ٢٠٠٠ والذى يشترط الإفصاح عن سياسات العمل للأنشطة المختلفة .

وفى مجال الخدمات الإجتماعية والرياضية فإن الشركة ترعى العاملين ببرامج خدمية متعددة فى المجالات الصحية والإجتماعية .. هذا وقد حقق الرياضيون بالشركة إنجازات كبيرة في دوري الشركات وعلى مستوى الجمهورية وخاصة فى تنس الطاولة والسلة.



محطة حاويات الاسكندرية
رصيف ٤٩/٥٤ ميناء الاسكندرية صندوق بريد الجمرك / الاسكندرية ج.م.ع
تليفون : ٤٨٠٤١١١ - ٤٨٨٠٩٢٠ - ٤٨٧٥٠٨٥ - ٤٨٧٧٩٤٩(٠٣)
تلكس : 54566 A.C.H.UN فاكس : ٤٨٦٢١٢٤(٠٣)
http:\\aa.aast.egnet\alex

محطة حاويات الدخيلة
رصيف ٩٦ ميناء الدخيلة صندوق بريد الدخيلة / الاسكندرية ج.م.ع
تليفون :٣٠٨٢١٦٩ / ٣٠٨٢١٣٥/ ٣٠٨٤٥٨٨/ ٣٠٨١٢٤٩(٠٣)
تلكس : 55472A.C.H-UN فاكس : ٣٠٨٥٠٥٢(٠٣)
e-mail:alexcont@mrcc-aast.edu





صـــورة عـــمـــلاق آخـــر فى بورســـعـيد

(الرصيف - ٢ -)

حوار عبد الرحيم مصطفى

- بعد إفتتاح السخنة .. شرق التفريعة نضجت ثماره ويستعد للإفتتاح ليلحق بركب المشروعات العملاقة..
- المشروع يتم بسرعة خيالية تفوق خيال كل الحالمين والمتفائلين.
- الميناء يحول منطقة شرق بورسعيد إلى مركز عالمى للتجارة والترانزيت والتخزين والتوزيع..
- الميناء ضرورة مستقبلية لخدمة الصناعات التصديرية بالمنطقة وتنمية سيناء وتأمينها .. ومواجهة حركة النقل البحرى بالحاويات مستقبلاً.



عصام بدوى — حمدى الشايب — أحمد الصادق

.. ونحن فى زمرة الإحتفالات والإنتصارات بإفتتاح المشروعات القومية العملاقة التى أصبحت واقعاً حقيقياً بداية بإفتتاح ميناء السخنة المحورى العملاق .. ومشروع توشكى العظيم والذى شرفنا بإفتتاح سيادة الرئيس/حسنى مبارك رائد المشروعات والتنمية لينضما إلى ركب المشروعات القومية التى تغذى كافة نواحى الإقتصاد القومى .. فى نفس الوقت نسرع بسرعة الريح لننقل صورة أخرى لمشروع عملاق آخر تم الإنتهاء من تجهيزه ليصبح مشروع القرن وهو "ميناء شرق التفريعة العملاق" الذى سوف يغير خريطة الملاحة داخل مصر وخارجها للوصول إلى نظام متكامل للنقل البحرى.

.. لذا سارعت " مجلة إنترناشيونال " الدولية المتخصصة إلى بورسعيد لمواجهة المسئول الأول عن هيئة الميناء والمشرف عن تنفيذ ذلك المشروع لنعرف ما مدى ما وصل إليه هذا المشروع العملاق وما هى الإستعدادات لإفتتاحه خلال النصف الأول من العام القادم.. كانت المقابلة مع اللواء/ أحمد الصادق رئيس هيئة ميناء بورسعيد الذى عاصر تنفيذ هذا المشروع.

سيادتكم .. ها هو ميناء شرق بورسعيد قد إكتمل البنيان وأصبح حقيقة .. ما هو الموقف الحالى للمشروع والإستعدادات اللازمة لإفتتاحه .

- الحديث عن ميناء شرق بورسعيد طويل وغنى بالهدف الذى خطط لأجله فنستطيع أن نقول أننا انتهينا بالفعل من أعمال التكريك حيث بلغت كمية التكريك ٩٥ مليون متر مكعب شملت القناة الملاحية لمدخل الميناء الشمالى من البحر المتوسط وبعمق ١٨,٥ متراً بالإضافة إلى ١٣,٣ مليون متر مكعب تولت هيئة قناة السويس تكريكها بالنسبة لقناة الوصل بين التفريعة الشرقية وميناء شرق بورسعيد .. كما تم الإنتهاء من إنشاء الممرات الملاحية وحاجز الأمواج بطول ٢٣٠٠ متر بنسبة ١٠٠٪ ، كما تم الإنتهاء من أعمال الحماية الشاطئية بنسبة ١٠٠٪ وكذلك أعمال تكريك رصيف الحاويات بالميناء بنسبة ١٠٠٪ .. أما عن المرافق وتوصيلها فقد تم التعاقد مع شركة كهرباء القناة لتوصيل الطاقة الكهربائية بقدرة ٣ كيلو ميجا وات تزداد إلى ٦ كيلو ميجاوات .. وعلى الجانب الآخر جارى إستكمال الطريق الشريانى ليستخدم فيه السكك الحديدية وعربات النقل الثقيل إلى محطة الحاويات. .. ويضيف اللواء الصادق أن هذه المراحل تتم طبقاً للمخطط الزمنى وأن الإفتتاح سوف يكون فى موعده خلال النصف الأول من العام القادم.

- وعن خطط تنفيذ مشروع ميناء شرق التفريعة العملاق..!

- يقول اللواء / أحمد الصادق بأنها تمت بكل دقة علمية من تصميم المخطط العام للميناء المحورى بحيث يتم تنفيذه على مراحل طبقاً لإحتياجات المنطقة الصناعية بما تتضمنه من صناعات مختلفة ، وطبقاً لتطور حجم التجارة الخارجية لمصر، وتطور ونمو وتدفق حاويات الترانزيت بالمنطقة .. كذلك تم تصميم الميناء بحيث يأخذ فى الإعتبار نوعية ومواصفات السفن العاملة حالياً والأجيال القادمة من السفن والمتوقع تصميمها مستقبلاً من حيث الطول والعرض والغاطس بحيث يكون هذا الميناء من موانئ القرن الجديد طبقاً لأدواته وتكنولوجياته وآلياته.

وعن تنفيذ المشروع على مرحلتين ..؟!

- يواصل اللواء / الصادق حديثه الممتد عن هذا المشروع بأن المخطط القائم حالياً يتضمن التنفيذ علي مرحلتين .. أما عن المرحلة الأولى فإنها تتم على جزئين، الأول يتضمن:-

- إنشاء رصيف حاويات بطول ١٢٠٠ متر.
- قناة للدخول من البحر.
- دائرة الدوران الوسطى.
- الممر الملاحى للميناء.
- توسعة المدخل من تفريعة قناة السويس الشرقية.
- حاجز الأمواج في الجهة الشرقية من قناة الدخول من البحر.
- قناة الدخول من تفريعة قناة السويس.
- إنشاء ساحة حاويات بمساحة ١٢٠٠متر X ٥٠٠ متر.

.. وقد خطط لتنفيذ هذا الجزء خلال ٣٠ شهراً. إنتهت هذه الأعمال خلال النصف الأول من هذا العام فى وقت قياسى أذهل كل الحالمين والمتفائلين بهذا المشروع .. أما الجزء الثانى من المرحلة الأولى يتضمن تنفيذ إمتداد رصيف الحاويات بطول ١٢٠٠ متر ليصبح الطول الإجمالى للرصيف ٢٤٠٠ متر ، ولتصبح ساحة الحاويات بمساحة إجمالية (٢٤٠٠ متر X ٥٠٠متر)

- وعن الإنتهاء من تجهيز رصيف الحاويات بالميناء ..

يقول اللواء / أحمد الصادق بالفعل تم الإنتهاء من تجهيز الرصيف بطول ١٢٠٠ متر والتعاقد مع شركة قناة السويس للحاويات شركة مساهمة مصرية على إنشاء وتوريد معدات تشغيل المحطة ومرافقها الداخلية كاملة.. والمستهدف تداول الحاويات حتى عام ٢٠١٧ بالخطة التالية:-

- ففى عام ٢٠٠٣ تداول ٦٠٠ ألف حاوية.
- وعام ٢٠٠٧ تداول ١,٧ مليون حاوية.
- وعام ٢٠١٧ تداول ٣,٥ مليون حاوية.

وذلك بزيادة طول الرصيف على فترات طبقاً للحاجة ليصل إلى ٢٤٠٠ متر X٥٠٠ متر.

وعن عملاقية المشروع وهدفه الإستراتيجى .. يواصل اللواء / الصادق الحديث بأنه عملاق بكل المقاييس حجماًوتنفيذاً وثماراً والدليل على ذلك ..

- إن كميات التكريك التى تمت لتنفيذ هذا المشروع بلغت ٩٥ مليوناً و ١٣٠ ألف متر مكعب.
- إن توقيت التنفيذ منذ طرح المشروع لأعمال التكريك وحاجز الأمواج وحتى إتمام الجزء الأول من المرحلة الأولى فى أقل من أربع سنوات.
- إن تكلفة المشروع تبلغ نحو ١٠٥٠ مليون جنيه.
- إن الخبرة المصرية ممثلة فى : قطاع النقل البحرى ووزارة الكهرباء والطاقة والهيئة العامة للطرق والكبارى وهيئة قناة السويس والمقاولون العرب وهيئة ميناء بورسعيد كمشرف على التنفيذ كانت معها كل مصرى في كل مرحلة من مراحل التنفيذ مع أكبر الشركات العالمية المشهود لها بالكفاءة فى كل مجال من مجالات التخصص.

.. أما الهدف من خدمة إنشاء الميناء كما هو واضح هو خدمة المنطقة الصناعية، وخدمة الزيادة المتوقعة في حركة الصادر والوارد ، وجذب أكبر حجم ممكن من تجارة الحاويات الترانزيت ، وكذلك إنشاء مركز لوجستى لحركة النقل، ومراكز توزيع لرفع كفاءة منظومة النقل محلياً وإقليمياً.

-وأخيراً ماذا عن طاقة الميناء عند بدء تشغيله في النصف الأول من عام ٢٠٠٣؟

- يقول اللواء / أحمد الصادق فى هذا الصدد أنه عند بدء التشغيل سيكون الميناء مستعداً لإستقبال سفن الحاويات حتى طول ٣٥٠ متر وعرض ٥٠ متراً وحتي غاطس ١٥ متر ، وكذلك إستقبال سفن البضائع الصب الجاف والسائل حتى طول ٢٧٠ متراً وعرض ٤٢ متراً وغاطس ١٥ متراً وخدمة هذه السفن بأعلى وأحدث تكنولوجيا العصر ووفقاً لأحدث أساليب الإدارة العصرية، وطبقاً لمعايير الجودة فى أكبر الموانئ فى العالم.

- ها هو ميناء شرق بورسعيد يطل علينا ويعلن عن نفسه بأنه قد حان الوقت بأن يصبح فى مصر أحد الموانئ العالمية العملاقة التى سوف تعيد ترتيب سلسلة النقل البحرى في مصر.

فى نهاية حديثنا مع اللواء/ أحمد الصادق رئيس هيئة ميناء بورسعيد لا يسعنا أن نتقدم بالشكر والتقدير لسيادته وإلى كل من أنجز وساهم فى هذا المشروع لصالح مصر الحاضر والمستقبل.

P&O NEDLLOYD CONTAINER LINE

DIRECT SERVICES FROM EGYPTIAN PORTS

1) TO FAR EAST DIRECT FROM DAMIETTA

BUNGA PELANGI	2288	03.12.02
PON PALLISER (ANZ)	2048	08.12.02
SANDRA BLASNCA	2294	10.12.02
NEDLLOYD HONG KONG	2300	17.12.02
PON ENCOUNTER (ANZ)	2050	22.12.02

CALLING DAMIETTA/SINGAPORE
HONG KONG/ PUSAN/ KOBE/ YOKOHAMA

2) TO WEST MEDITERRANEAN PORTS

NEDLLOYD HONG KONG	2778	05.12.02
BUNGA PELANGL DUA	2784	12.12.02
LUDWIGSHAVEN EXPRESS	2790	19.12.02
CONTSHIP AUCKLAND (ANZ)	2523	22.12.02

CALLING DAMIETTA/LA SPEZIA/BARCELONA/FOS

3) TO WEST EUROPE DIRECT FROM PORT SAID

CMA CGM CAPELLA	2545	01.12.02
PON DAMIETTA	2546	08.12.02
SAFMARINE VICTORY	2547	15.12.02
SAFMARINE KIMELY	2548	22.12.02

CALLING PORT SAID / GIOIA TAURO
THAMES PORT/ HAMBURG/ ANTWERP

4)TO ARABIAN GULF INDIA & PAKISTAN DIRECT FROM PORT SAID

CITY OF EDINBURGH	2047	04.12.02
C.S CHAMPION	2048	11.012.02
C.S. INNOVATORE	2049	18.12.02

CALLING PORT SAID / AQABA/JABEL ALI/
KARACHI / BOMBAY

5) BEACON EAST AFRICA CONTAINER LINE

A) PORT SAID WEST BOUND

MSC ANNA MARIA	2678	11.12.02
CITY OF YORK	2679	14.12.02
MSC AUGUSTA	2680	22.12.02

PORT SAID/VALENCIA/HAMBURG/
ANTWERPF ELXTOW

B) DAMIETTA EAST BOUND

MSC ADELE	2181	08.12.02
PON KILINDINI	2182	12.12.02
MSC FLORIANA	2183	19.12.02
WEC ROTTERDM	2184	25.12.02

DAMIETTA/DJIBOUTI/ADEN/DAR
ESSALAM/MOMBASA

For Further Inquiries Please Contact
MR . HOSAM MASAOUD
NAGGAR ANGLO DUTCH CO.
20 PATRICE LUMUMBA STR. 21131 ALEXANDRIA
P.O.Box 622 Tel. : (203) 3906000 - 3921818 - 3938514 Fax.: (203) 3920909



NAVIGATION MARITIME BULGARE

BULCON LINE

ON THE CREST OF A NEW WAVE

Bulcon continent southern Loop service directly to:
LIMASSOL, BEIRUT, MERSIN, HAMBURG, BREMEN FELIXSTOWE, ROTTERDAM, ANTWERP, LE HAVRE, PLUS ALL SCANDINAVIAN PORTS VIA HAMBURG PLUS DUBLIN, CORK, BELFAST VIA ROTTERDAM

VESSEL	ETA ALEXANDRIA
GEO MILEV/99	2/12/2002
NESSEBAR/43	12/12/2002
ALEKO KONST/94	20/12/2002

BULCON INTRAMED SOUTHERN LOOP SERVICE DIRECTLY TO:
BEIRUT,MERSIN,IZMIR,VALENCIA,BARCELONA, GENOVA, MARSEILLE, TUNISE, ALGERIA, ODESSA

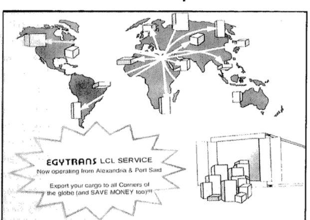
VESSEL	ETA ALEXANDRIA
VARNA/232	5/12/2002
BURGAS/230	14/12/2002
VARNA/233	23/12/2002
BURGAS/231	31/12/2002

WEEKLY SERVICE FM : VARNA AND BOURGAS

FOR MORE INFORMATION PLEASE APPLY TO

BARWIL EGYTRANS
SHIPPING AGENCIES SAE
19 PHARANA ST., EL SHALALAT
-21111,ALEXANDRIA
Tel : 4843510 - Fax : 4869555
Tlx : 55741

We offer weekly consolidation services from Egypt to 300 destinations world-wide with receiving stations at Cairo & Alexandria. Your small shipments are our business.

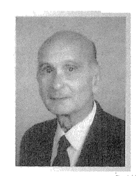


FOR INFORMATION AND BOOKING:

11 Dr.Kamel Morsy St., El shatby, Alexandria
Tel: (03)5914696 Fax: (03) 5900193
Persons to contact: Mohamed Gabril 010/5076444

VESSEL	VOYAGE NO.	ETS ALEXANDRIA
AL IHSAA	214	01/12/2002
ALMIRQAB	215	08/12/2002
ALEKO KONSTANTINOV	94	17/12/2002
GEO MILEV	100	28/12/2002
NESSEBAR	35	05/01/2003

التخطيط الأمثل للصناعات البحرية



عميد بحرى متقاعد
عبد العزيز أبو قنديل
عضو منظمة بيمكو

من أصعب القضايا التى تواجهها صناعة النقل البحرى كانت ولازالت قلة وجود البحارة الذين لديهم العزيمة لقضاء حياتهم العملية على ظهر السفن فى البحر. فمتوسط الوقت الذى يبقى فيه البحار فى عمله فى معظم الدول النامية البحرية لا يزيد عن ٧ سنوات. وتدل أبحاث منظمة BIMCO على أن هذه الظاهرة تعتبر مرضاً فى الدول النامية. وكذلك الحال فى الدول المورِّدة للعمالة البحرية حيث يميل البحارة القادمون منها إلى ترك العمل فى البحر بأسرع من سابقيهم. يقول المثل الهولندى القديم عن البحارة "إن قوة جذب المرأة على البحارة أشد من قوة أقوى لنش قاطرة". وهذا يفسر لماذا ينجذب البحارة من الرجال إلى بيوتهم، ما عدا القليل منهم الذين يحبون ويفضلون البقاء فى أعمالهم فى البحر إما هرباً من ظروف خاصة بهم أو لعدم وجود علاقات عاطفية لهم أو مصالح خاصة بهم فى بلادهم. وكل شخص يعمل فى البحر أو فى أى مجال فى صناعة النقل البحرى يعرف أن الحياة فى البحر طبيعياً مؤقتة ولكن المسئولين فى الصناعة وكذا العديد من ملاك السفن بأنفسهم يرفضون الإعتراف بهذه الحقيقة علناً ويصرون على أن تعبئة الأفراد للعمل فى البحر تتم على أساس أن هؤلاء الأفراد سيبقون فى عملهم مدى الحياة.

لكن قد يكون من الأفضل التفكير فى إحتمال مساعدة البحارة فى الإنتقال من البحر إلى البر بعد خدمتهم فى البحر لمدة طالت أو قصرت. وبذلك تكون هناك بواعث وفوائد من تعبئتهم للعمل إبتداء فى البحر. وقد تساءل أحد العاملين فى الشركات الملاحية الكبرى من أحد المسئولين الكبار العاملين فى خدمة تعليم وتدريب البحارة قائلاً: "لماذا تبذلون كل هذا الجهد فى تعليم وتدريب البحارة وهم سيتركون العمل فى البحر سريعاً". ومنذ ٤٠ سنة كان شاب صغير متقدماً للإلتحاق بالعمل فى البحر يجلس فى مقابلة مع مشرف بحرى Superintendant مسئول فى إحدى الشركات الملاحية، وكان الشاب مقتنعاً بأن العمل فى البحر سيكون مدى الحياة. وسأله المشرف عما إذا كان يطمع فى أن يكون فيما بعد صحفياً فى شئون النقل البحرى أو مرشداً أو مديراً لإحدى محطات شحن وتفريغ السفن أو سمساراً بحرياً أو محامياً فى القضايا البحرية أو حتى مشرفاً بحرياً (كالمسئول فى المقابلة). ولو كان الشاب وقتها قال إنه يطمع فى أى من هذه الأعمال لكان خرج من المقابلة فى أسرع وقت ولم يقبل طلبه. تقول التقارير إن الضباط الأصاغر والطلبة المتدربين فى الكثير من الشركات الملاحية لديهم حتى اليوم هذا التفكير وهو العمل فى البحر مدى الحياة. والحقيقة هى أن هذا جزء من ثقافة الفشل فى مواجهة الحقائق وهى ثقافة توارثها جيل عن جيل. وعندما تظهر الحقيقة العملية المنطقية فسيكون من الصعب تعبئة أفراد للعمل فى البحر كالسابق. وعلى المدى البعيد، فإن النزاهة والصراحة هى أفضل سياسة. وإن مايساعد فى تعبئة البحارة يكون فى توضيح حقيقة أن العمل المبدئى فى البحر يغذى مهناً كثيرة تتصل بالبنية الأساسية البحرية فيما بعد. وعلى هذا. إذا عرف المتخرج الفضولى من المدرسة أو الكلية كل هذه الفرص من البداية. فإنه يكون أكثر إقتناعاً بالملامح الجاذبة للعمل فى البحر.

الحاجة إلى فهم الحقائق

إن إعتراف الصناعة بهذه السياسة يعتبر قفزة كبيرة هامة. وهذا يحتاج إلى إدراك الدول بأن المهارات البحرية مهددة بالإنقراض وأن العلاج هو فى تجديد وتحديث القوى العاملة الهرمة وأنه يجب أن يتم التخطيط لهذا العمل جيداً.

وقد بدأ مجلس إدارة التدريب فى البحرية التجارية البريطانية فى هذه السياسة المبنية على الوضوح عن طريق نشر الفوائد المختلفة للحياة فى البحر وكيف تؤول فيما بعد إلى مهن فى البر. وأصبح البحارة يتكلمون عن عاملين فى البحر مثل مدير الميناء والمرشد والمحامى فى القضايا البحرية والمشرف البحرى وهم غالباً ممن سبق أن عملوا فى البحر ويستخدمون خبراتهم ومهاراتهم البحرية السابقة فى مختلف المجالات المناسبة لهم. إنها فكرة جيدة للنهوض بتعبئة البحارة ولاسيما أن معظم الشباب اليوم ليس لديهم فكرة سليمة عن البحر أو عن النقل البحرى كما أن فكرة "الجامعة البحرية UNIVERSITY OF THE SEA هى أيضاً فكرة جيدة مع إقتراح أن يكون التدريب فى البحر لازماً فى كل مرحلة من مراحل الترقى بما يساعد على التعلم والحصول على الخبرة العملية مثل ما يحدث فى باقى الدراسات العليا الأخرى. وإذا رفعت مناهج الدراسة الأكاديمية لمستوى الشهادات الجامعية فإن ذلك سيساعد الضابط البحرى فى الحصول على الدرجات العلمية العليا إلى جوار شهادات التأهيل اللازمة، وهذا أفضل وضرورى جداً. لأن الشهادة الجامعية أصبحت عادية، والصناعة يلزم أن تدخل فى عملية الدراسات العليا والدرجات العلمية إذا أرادت ألا ينتهى بها الأمر إلى مجرد صناعة تقوم بها قوة عمالة غاشمة.

هل يدفع المستفيدون؟

هناك إعتبار آخر. إذا قامت الصناعة بهذه القفزة بوضوح أكثر نحو صناعة بحرية بدلاً من مجرد مهنة العمل فى البحر، هل سيدفع المستفيدون النهائيون عن هذه الكوادر البرية، وهم ملاك السفن وآخرين، تكاليف التعبئة والتعليم والتدريب؟ وهل يمكن حثهم على دفع شئ من هذه التكاليف للمؤسسات والمعاهد التى تقوم بهذه الواجبات؟ إن مشاركتهم فى هذه التكاليف مثار شك. فالمقترحات تخاطب ضمائر المستفيدين النهائيين للبحارة. وربما يمكنهم رعاية الطلبة أو المساهمة فى تكاليف عمليات التعبئة والتعليم والتدريب والتى أصبحت غير قليله. أما المستفيدون الآخرون مثل هيئات الموانى وخدمات الإرشاد البحرى ومكاتب القانون البحرى وخبراء المعاينة البحريون فإنهم لا يحبون أن يقال عنهم أنهم مستفيدون، للهروب من الإشتراك فى التكاليف، رغم إنهم فى الحقيقة مستفيدون. وهم يجلسون مرتاحين تاركين آخرين يقومون بإعداد الناس ثم ينتقون منهم، بعد حصولهم على الخبرة العملية، ما يريدون لملئ الوظائف الشاغرة لديهم. لكن ماذا يحدث لو أن المؤسسات والمعاهد البحرية توقفت عن عملها؟ إنه جميل أن يكون هناك من يتحمل المسئولية فى الصناعة. ولكنه من المؤلم أن تقوم جهة بالترويج والإعلان بدلاً ممن يجب عليهم القيام بهذا العمل مع علم تلك الجهة أن من يعدونهم للعمل فى البحر سينجذبون للعمل لصالح المستفيدين عاجلاً أو آجلاً. من الواضح أنه يجب إظهار الفائدة الشخصية للمتقدمين لممارسة هذا العمل. فإذا لم يقتنع الشباب بالفائدة التى تعود عليهم شخصياً بالعمل فى المهن البحرية، فإنهم سينصرفون إلى مهن أخرى كثيرة. وعلى هذا، فإن الشفافية والوضوح فى مستقبل المهنة البحرية بالعمل فى مجالات أخرى متصلة ومعتمدة على المهنة والخبرة البحرية يمكن أن تكون مقنعة وجاذبة للشباب للإلتحاق بالعمل فى البحر.

الإهتمامات العالمية:

من المهم أن نذكر أنه فى ٢٠٠٢ تناقلت هذه الأفكار فى العالم كله وأصبح هناك إهتمام عالمى بمستقبل الصناعة بهذه الصورة، وكيف سيتم تعبئة الأجيال القادمة للعمل فى الصناعة. وأكثر الدول إهتماماً بهذا العمل هى دول منظمة التعاون الإقتصادى والتنمية OECD التى أصبحت تعانى من نقص الشباب الراغبين فى العمل فى البحر. كما أن الصينيين يعانون من مشاكل كبيرة وكذا الهنود والفلبيين الذين بدؤا يتركون العمل فى البحر بأسرع مما سبق وهو ما أظهرته الدراسة المشتركة بين منظمة BIMCO والإتحاد الدولى لعمال البحر ISF.

إن هناك سبب قوى لإظهار جاذبية المهنة البحرية والحاجة إلى توضيح مستقبل المهنة على المستوى الرسمى مع زيادة المعلومات عن صلة العمل فى البحر وإكتساب الخبرة العلمية فيه بالبنية الأساسية لصناعة النقل البحرى فى البر.

★★★

المنظمة الدولية الفرانكفونية

سياسية .. إقتصادية .. ثقافية

بقلم / عبد السلام السيد أحمد

كانت البداية فكرة تبناها ثلاثة من رؤساء الدول: الحبيب بورقيبة التونسى وليد بولد سنجور السنغالى وهمانى ديورى رئيس جمهورية النيجر- تم عرضها فى مؤتمر عقد فى عاصمة النيجر فكانت " وكالة التعاون الثقافى" للدفاع عن النشاط الثقافى والتربوى والفنى، وأصبحت عام ١٩٧٠ الفرانكفونية. وفى عام ١٩٨٦ عقد أول مؤتمر قمة للمنظمة فى فيرساى بفرنسا بقرار من الرئيس الفرنسى فرانسوا ميتران لتتحول إلى منظمة سياسية إقتصادية بجانب نشاطها الثقافى التربوى، وتوالت بعد ذلك مؤتمرات القمة بصفة دورية كل عامين. وفى عام ١٩٩٧ عقدت المنظمة مؤتمرها فى هانوى حيث تم إنتخاب الدكتور بطرس غالى أول أمين عام لها.

وتضم المنظمة الفرانكفونية فى عضويتها ٥٢ دولة يصل تعدادها إلى ٥٠٠ مليون نسمة، وتمثل مختلف القارات، وتحاول دول شرق أوروبا الإنضمام إلى المنظمة وعلى رأسها بلغاريا ورومانيا ومولدوفيا. ويشترك فى الفرانكفونية ثلث أعضاء الجامعة العربية وهم لبنان ومصر والمغرب وتونس وموريتانيا وجيبوتى وجزر القمر. وتشكل الفرانكفونية واقعاً ملموساً لتنوع الثقافات التى تمثلها مجموعة الدول التى تتمتع بعضويتها والتى تشترك فى اللغة الفرنسية فضلاً عن لغاتها القديمة، وقد أكدت إلتزامها بمبدأ التنوع الثقافى بإعتباره أساس لترسيخ تعددية الهويات وحقها فى التعبير عن نفسها، وتعزيز ثقافة السلام وإضفاء الديمقراطية على العلاقات الدولية للحد من مخاطر فرض نموذج موحد للثقافة على العالم، فالتنوع يسهم فى إيجاد شروط التنمية الدائمة التى تضمن تحقيق التلاحم الإجتماعى والإنفتاح على الآخرين مما يؤدى إلى إبراز الروابط الوثيقة بين التنوع الثقافى والحفاظ على الكرامة الإنسانية والحريات الأساسية وحقوق الإنسان، ويهدف ميثاق المنظمة إلى المساعدة فى إقامة وتنمية الديمقراطية وتعميق مبادئها، وتجنب النزاعات، وتعزيز دولة القانون وحقوق الإنسان وحريته، وتريد فرنسا والإتحاد الأوروبى تغيير وجه الفرانكفونية الإفريقية أمام الزحف الثقافى الأمريكى فى ميادين حقوق الإنسان وحرية الإنتخابات ،والإعلام ومكافحة الفساد والمحسوبية

نشاطات تحسب للمنظمة

كان للمنظمة نشاطات تولتها إبان عمرها فى المجالات السياسية والإقتصادية والثقافية من أهمها:

المجال السياسى:

تم عقد العديد من إتفاقات التعاون مع المنظمات الدولية كجامعة الدول العربية وهيئة اليونسكو والأمم المتحدة ومنظمة الدول الأمريكية والكومنولث البريطانى ومنظمة الوحدة الإفريقية والوحدة الأوروبية. هذا علاوة على المشاركة فى حل الخلافات داخل الدول، وإقامة المشاريع المشتركة والإشراف على الإنتخابات فى بعض الدول بناء على طلبها.

المجال الإقتصادى: تم إنشاء "المعرض الإقتصادى" فى موناكو لتوفير المعلومات للدول بالتعاون مع "منتدى الفرانكفونية للأعمال"بهدف مساعدة هذه الدول فى تنشيط إقتصادها، كما تم الإتفاق مع برنامج التنمية التابع للأمم المتحدة للقيام بدورات تدريبية لمساعدة الخبراء الدبلوماسيين بهدف إشراكهم بطرق إيجابية فى المؤتمرات.

المجال الثقافى : تجتمع الهيئة التى يطلق عليها "الوكالة الجامعية" وتضم ٧٠٠ جامعة بإنتظام لتبادل المعلومات ،والأساتذة والمساعدات التربوية وتبادل الخبراء فى مراكز الأبحاث. هذا بجانب النشاطات الثقافية الفنية الخاصة بالسينما والمهرجانات.

إعلان باماكو وثيقة الفرانكفونية

صدر إعلان باماكو فى عاصمة مالى آخر عام ٢٠٠٠ لتوضيح التوجهات الفرانكفونية نحو الإنفتاح على العالم الخارجى، ونحو التعددية في اللغات والثقافات وإرتباطها بهدف تأكيد جعل العلاقات الدولية أكثر ديموقراطية، وقد أعتبر هذا الإعلان وثيقة مهمة للفرانكفونية تؤكد فيها إرتباطها الديموقراطى وإلتزامها بالديموقراطية، والسعى لترجمتها إلى واقع ملموس من الأفكار والإنجازات. وإعتبار التعاون الدولى هو طريق الفرانكفونية لترسيخ الديموقراطية وتوجهها إلى الإنفتاح على العالم الخارجى، وإلتزام أعضاؤها



العماد إميل لحود

بالتوجهات التى تؤدى إلى تنظيم إنتخابات حرة تتسم بالمصداقية والشفافية، وإقامة حياة سياسية مستقرة، والنهوض بالثقافة الديموقراطية، وإحترام حقوق الإنسان. هذا علاوة على إجراء تقويم مستمر لهذه الممارسات، وإتخاذ الإجراءات اللازمة للحد من إنتهاكات حقوق الإنسان عن طريق وقف التعاون الفرانكفونى ووقف عضوية الدولة المعنية فى المنظمة.

إعلان وخطة عمل كوتونو

صدر إعلان وخطة عمل كوتونو فى المؤتمر الوزارى الثالث للثقافة الذى عقد فى كوتونو عام ٢٠٠١ ، وأكدت فيه الفرانكفونية إلتزامها بمبدأ التنوع الثقافى، وتعزيز ثقافة السلام، وإضفاء الديموقراطية على العلاقات الدولية لتحقيق التلاحم الإجتماعى والإنفتاح على الآخرين، وإيجاز الروابط الوثيقة بين التنوع الثقافى والحفاظ على الكرامة الإنسانية والحرية الأساسية وحقوق الإنسان، والربط بين الثقافة وعولمة الإقتصاد، وخاصة بعد ظهور المؤسسات التجارية التى تقوم على تجميع التكنولوچيا ودمج الصناعات الثقافية مما يؤدى إلى التهديد بإذابة وتصفية الخصوصيات الثقافية. ولذا تساعد الفرانكفونية دولها على حماية ثقافاتها بديموقراطية العلاقات الدولية لإمكان مواجهة تحديات العصر، والوقوف أمام القوى الكبرى التى تملك القدرات العسكرية والإقتصادية وتحاول الهيمنة على مقدرات العالم عن طريق عولمة الإقتصاد والتجارة وبالتالى سيادة لغتها وثقافتها وتوجهاتها السياسية.

قمة الفرانكفونية العالمية العاشرة

عقدت المنظمة الفرانكفونية قمتها العاشرة فى بيروت وخصصتها لأهم قضايا العصر وهى قضية "حوار الثقافات" ، وقد أختيرت بيروت كأول دولة عربية تستضيف هذه القمة تأكيداً لدور منطقة الشرق الأوسط فى تواصل الحضارات، ولتمكين العالم العربى والإسلامى من شرح توجهاته فى حوار الثقافات ، وإبراز موقفه من قضايا المنطقة. وشارك فى القمة ممثلى ٥٥ دولة من جميع القارات وعلى رأسهم عدد من الرؤساء والقيادات الدولية والعربية والإفريقية ومنهم الرؤساء إميل لحود اللبنانى وچاك شيراك الفرنسي وعمرو موسى الأمين العام لجامعة الدول العربية وبطرس غالى الأمين العام للمنظمة.

شيراك

آراء وإقتراحات .. وأقوال

تناولت القمة العاشرة آراء وإقتراحات وأقوال كبار الحاضرين:

- ندد الرئيس إميل لحود بالعدوان الإسرائيلى الذى يدمر فى كل مكان فى فلسطين والجولان ولبنان، ويمارس الإرهاب مستغلاً أحداث ١١ سبتمبر لضرب الدول العربية تحت ستار مكافحة الإرهاب، وطالب بضرورة العمل على دعم منظمة الأمم المتحدة كسلطة ومرجعية دولية، وأشار إلى أن الحجج التى يتزرع بها البعض لضرب العراق غير مقنعة، وأكد إصرار بلاده على الإستمرار فى إستغلال نهر الوزانى لتأمين إحتياجات المناطق التى لا تصلها المياه وفقاً للقانون الدولى بالرغم من التهديدات الإسرائيلية.

- أشار الرئيس الفرنسى چاك شيراك إلى أن عنوان القمة "حوار الثقافات" يسمح بوضع حد للنزاعات وتحقيق السلام، وأنه لا يمكن اللجوء إلى القوة إلا كملاذ أخير ومن خلال قرار من المحافل الدولية المعنية. وتعزيز لحوار الثقافات فإن فرنسا ستفتح قسماً خاصاً للفنون الإسلامية فى متحف اللوفر تذكيراً للفرنسيين بإسهامات الحضارة الإسلامية فى الثقافة الفرنسية. وإقترح شيراك عقد مؤتمر وزارى تخصصى لتوطيد الحوار بين حضارات الدول الفرانكفونية من أجل السلام ويكون شعار القمة القادمة هو التنمية المستديمة معللاً أن العالم يتحول اليوم من منطق

المعونة إلى منطق الشاركة والمسئولية المشتركة، وأكد أن الفرانكفونية ستلعب دوراً هاماً على الساحة الدولية خلال الفترة القادمة.



عمرو موسى

– تطرق السيد عمرو موسى في كلمته إلى رد إسرائيل على مبادرة السلام العربية الجريئة التي أقرها القادة العرب في بيروت بإجهاض كل مساعي ومبادرات السلام العربية والدولية، وشن الحرب الشاملة على الشعب الفلسطيني مع التهديد المستمر بالعدوان على سوريا ولبنان، والإستخفاف بقواعد القانون الدولي وميثاق الأمم المتحدة وحقوق الإنسان.وأكد موسى على أن الإجتماعات والمؤتمرات والتحركات المسرحية لن تجدي، ولابد من وضع "خطة طريق" وإطار زمني وضمانات لمعالجة الموقف، ومعالجة الأزمة العراقية بمنطق العقل والحكمة.

– طالب أمارو تومانى توريه رئيس جمهورية مالي بتسوية النزاع في ساحل العاج بشكل سلمي والعمل على سرعة الإندماج والتكامل الإقليمي في إفريقيا ، وأشاد بالقمة التي تمثل رسالة سلام إلى قادة الشرق الأوسط.

– لخص الرئيس الروماني چون البسكو إستراتيجية الفرانكفونية في محاور ستة هي: الديموقراطية – حقوق الإنسان – التنمية المستديمة – نزع الأسلحة – التنوع الثقافي – النضال من أجل التخفيف من الهوة الإقتصادية والإجتماعية.

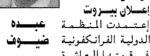
– أعرب چان كريتيان رئيس وزراء كندا عن أمله في أن يسود السلام منطقة الشرق الأوسط، وأكد على أهمية دعم برامج تنمية إفريقيا، وإيجاد أداة دولية لتشجيع التنوع الثقافي.

–أعلنت السيدة لويز فروشات نائبة أمين عام الأمم المتحدة أن حوار الثقافات يمكن أن يساعد على التوجه نحو السلام بعد فهم أسباب النزاعات القائمة– وأن النزاع العربي الإسرائيلي يمكن تسويته بالحلول السياسية بدلاً من العسكرية، وإقامة دولتي إسرائيل وفلسطين في حدود معترف بها دولياً".



بطرس غالى

– أعلن الدكتور بطرس بطرس غالي أن القمة تحمل رسالة سلام لضحايا صبرا وشاتيلا وقانا والفلسطينيين الذين يعيشون الذل والبؤس والحرب. ودعا إلى عدم الخلط بين العالم العربي والإسلام وبين الإرهاب سواء عن عدم معرفة أو فهم مشيراً إلى أن الحوار هو الحل للمشكلة.



عبده ضيوف

إعلان بيروت

إعتمدت المنظمة الدولية الفرانكفونية في قمتها العاشرة إعلان بيروت الذي أكد أن الحوار بين الثقافات يعتبر شرطاً أساسياً من شروط البحث عن حلول سلمية للأزمات والصراعات، وبالتالي مكافحة الإستبداد والتطرف والتعصب. وندد الإعلان بكل أساليب اللجوء إلى الإرهاب، ومن الواجب أن تحترم التدابير المتحدة لمكافحة الإرهاب المبادئ الأساسية لشرعية الأمم المتحدة والوثائق الدولية المتعلقة بحقوق الإنسان وحقوق اللاجئين، ودعا إلى الإستئناف الفوري لعملية السلام على أساس مبادئ مدريد وقرارات الأمم المتحدة، ودعم مبادرة السلام بإعتبارها الأفضل للتوصل إلى حل عادل ودائم وشامل في المنطقة.

موعد القمة القادمة:

أعلن الرئيس اللبناني أميل لحود بصفته رئيساً للقمة أنه تم الإتفاق على عقد القمة القادمة في واجادوجو عاصمة بوركينا فاسو في خريف ٢٠٠٤ .

الأمين العام الجديد:

وافقت القمة على إختيار عبده ضيوف الرئيس السابق للسنغال أميناً عاماً للمنظمة الفرانكفونية خلفاً للدكتور بطرس بطرس غالي الذي نال التقدير الخاص من القمة للدور المهم الذي قام به خلال سنوات شغله منصب الأمين العام.

ولا أحد ينكر الجهود التي بذلها الدكتور بطرس بطرس غالي منذ توليه مسئوليات الأمين العام للمنظمة والتي بدأها بتقويم وتقدير عملية البناء التنظيمي للمنظمة، وبتفعيل وتشغيل آلياتها ومؤسساتها، علاوة على إضافة مجالات السياسة والإنتخابات وحقوق الإنسان وأساليب التوثيق والتحكيم والتعاون مع المنظمات الإفريقية والفرنسية مما أدى إلى التوافق العام حول المبادئ والقواعد التي تحكم العلاقات بين الدول الإفريقية وباقي دول المنظمة.

★★★

الغزو البحرى اليونانى للبحر الأسود

الربان
إبراهيم سليم دير عطاني

إن تفكك الإتحاد السوڤيتي السابق وإنهيار الكتلة الشرقية الموالية له في أوائل التسعينات قد شجع الدول الأوروبية العريقة بحرياً واليونان في مقدمتها ، لوضع إستثماراتها الرابحة في دول تلك المنطقة لما فيها من طاقة بشرية لها خبرة بحرية واسعة وكذلك توفر المواد الأولية والحديد البحري الرخيص. لكن الآن فإن هذا الإهتمام في منطقة البحر الأسود يزداد بشكل أسرع.

١- النشاط اليوناني في بلغاريا:

إن السيد MINOS KYRIAKOU المالك اليوناني لشركة ATHENIAN SEA CAR-RIERS قد زار فارنا عدة مرات من أجل شراء حوض فارنا الكبير وقد حصل له على ما أراد. لقد أعلن السيد مينوس وكذلك كبير المسؤولين البحريين البلغار بأن حصول السيد مينوس على هذا الحوض هو من أجل تحديثه عصرياً والإنطلاق به من أجل تصليح سفن شركته وتصليح السفن اليونانية الأخرى وكذلك لبقية السفن أيضاً. وبواسطة سفن شركته التي تأوي إلى حوض فارنا بإنتظام حيث يوجد به دقة العمل والتصليح قد شجع كثير من الشركات البحرية الأخرى أن تأتي إلى هذا الحوض كلما لزمت الحاجة. لكن ربما تخوف السيد مينوس من أن يتعارض عمله مع مصالح محلية خاصة في بلغاريا فقد أقدم على إدخال شريك قوى محلى معه هو NAVIBULGAR برأس مال قدره ١٦ مليون دولار عقداً ونقداً. يعتبر حوض فارنا بحق من أنجح الأحواض البحرية المتواجدة في موانئ البحر الأسود حالياً.

٢- النشاط اليوناني في أوكرانيا:

لقد دخل اليونانيون بقوة سوق الصناعة البحرية الأوكرانية أيضاً . حيث بنيت في أحواضها ٣ سفن للشركات اليونانية هذا العام وقد بنت أيضاً الأحواض الأوكرانية في MORYE والتابع FEODO-SIYA لهم في العام الماضي ٢ سفينة حديثة وكبيرة من النوع المتطور HOOVER CRAFTوبعض العائمات الأخرى بصفقة قدرها ١٠٠ مليون دولار. وهناك إهتمام أيضاً لشراء شركات النقل البحرية الأوكرانية الكبيرة ، فمثلاً حاولت الشركة اليونانية LASKA- GREECES RIDES BROTHERS شراء شركة الثلاجات المحلية YUGREFTRANS FLOT أيضاً حاول مجموعة من ملاك السفن اليونانية شراء شركة الملاحة الأوكرانية الأساسية USC لكن لم تثمر هذه المحاولات عن أي نتيجة.

٣- النشاط اليوناني في رومانيا:

إن للملاك اليونانيين إهتمامات واسعة في رومانيا مثلهم مثل الإيطاليين والإنكليز . ففي مدينة كونستانزا أسس اليونانيون شركة COSENA التي تدير هناك أسطول مؤلف من ٣٠ سفينة وأيضاً هناك شركة يونانية أخرى أرادت أن تشتري أسطول شركة PETROMIN TANKER FLEET في منتصف عام ١٩٩٠ لكن الحكومة الرومانية قد عارضت مشروع الشراء هذا. كذلك حاول اليونانيون شراء صناعة الأحواض الرومانية، وبالفعل دخل قسم منهم سوق التصليح والبعض الآخر دخل سوق البناء. لكنهم لم ينجحوا في رومانيا مثل نجاحهم في بلغاريا. يؤم حوض التصليح في ميناء كونستانزا سفن عديدة من جنسيات مختلفة وفي الصدارة تأتي السفن السورية من حيث العدد، وهذا بسبب تواجد وكلاء بحريين سوريين هناك من الطراز الرفيع، يستطيعون خدمة الأسطول السوري بواسطة تسهيلات معينة.



الخصخصة والـ B.O.T

إستقر الرأى فى أدبيات الفكر الإقتصادى على تعريب لفظة Privatization على أن تكون خصخصة. وهى تعنى تحويل القطاع العام إلى القطاع الخاص. وبمعنى أكثر دقة هى بيع القطاع العام المملوك للدولة للأفراد والمستثمرين وما يستتبعه ذلك من تنازل الدولة عن دورها في الملكية العامة للمشروعات والمؤسسات. وإقتصار دورها على رسم السياسات الإقتصادية ومراقبة تطبيقها. وصيانة البنية الاساسية وأيضاً إستمرار القيام بدورها الإستراتيجى فى المجالات التى تتسم بالطابع الإجتماعى كالحفاظ على البيئة ومشروعات الصحة والتعليم الاساسى هذا وقد بدأت الحكومة المصرية فى تطبيق برنامج الإصلاح الإقتصادى منذ عام ١٩٩١ م بموجب الإتفاق المبرم مع كل من صندوق النقد الدولى والبنك الدولى.

تقديم / إبراهيم أحمد على
باحث بهيئة ميناء الإسكندرية

ويتضمن برنامج الإصلاح الإقتصادى مجموعة من الإجراءات التى تهدف إلى إعادة هيكلة الإقتصاد المصرى. والسماح لقوى السوق بأن تلعب دورها كاملاً وتحقيق التوازن الداخلى والخارجي والتحول إلى سياسة تنموية تعتمد على التنمية المتواصلة وتشجيع القطاع الخاص ، وتنشيط قطاع الصادرات وحفزه. هذا ومنذ بداية تطبيق سياسة الإصلاح الإقتصادى فى مصر تبنى البنك الدولى عملية تعزيز القطاع الخاص وتعظيم دوره إذن الأمر الواضح أن برنامج الخصخصة ظهر من خلال سياسة الإصلاح الإقتصادى التى إتخذتها الحكومة المصرية وبدأت فى تنفيذها منذ عام ١٩٩١ م كإحدى الطرق لعبور القطاع الخاص ليحل محل القطاع العام.

ماذا يعنى نظام الـ B.O.T

خلال تطبيق برنامج الخصخصة ظهر مصطلح الـ B.O.T كإحدى الطرق للتوجه نحو الإقتصاد الحر وتعظيم دور القطاع الخاص ويعنى نظام الـ B.O.T قيام المؤسسات والشركات والجهات الخاصة المحلية أو العالمية، بتمويل بعض مشروعات الدولة، أو تطوير مشروعات قائمة متعثرة بما يتوافق والأساليب التكنولوجية الحديثة أو القيام بإنشاء المشروعات الجديدة. وذلك وفق ضوابط تضعها الدولة.

كيفية إقامة وإدارة المشروعات المنفذة بنظام الـ B.O.T

يلتزم الطرف أو الأطراف التى تم التعاقد بينها وبين الدولة على إنشاء وإدارة المشروع المقترح لمدة زمنية محددة يتم الإتفاق عليها.

- يتم إستعادة المشروع للدولة من قبل الطرف المنفذ له بعد إنتهاء فترة الإمتياز التى تم الإتفاق عليها مسبقاً.

أهمية نظام الـ B.O.T

١- القيام بتمويل المشروعات التى تعجز الموازنة العامة للدولة عن تمويلها سواء بالنقد المحلى أو الأجنبى.

٢- تطوير أداء وكفاءة الإقتصاد المصرى بما يكفل زيادة الإنتاج وخلق فرص عمل جديدة وبالتالى زيادة الدخل القومى.

٣- تحسين ميزان المدفوعات والحد من إرتفاع معدل التضخم وذلك بزيادة معدل العائد على الجنيه، وإتباع الأساليب الإدارية والتكنولوجية الحديثة التى تسعى إلى رفع معدل الربحية دون الإخلال بمبدأ الجودة.

مشروعات الهياكل الاساسية ذات التمويل الخاص

والتى يشار إليها أحياناً بمشروعات الـ B.O.T

١- مشروعات الإنشاء والتشغيل ونقل الملكية B.O.T

٢- مشروعات الإنشاء والملكية والتشغيل ونقل الملكية B.O.O.T

٣- مشروعات الإنشاء والملكية والتشغيل (دون نقل الملكية) B.O.O

٤- الإنشاء والإستئجار والتشغيل ونقل الملكية Build, Rent, Operate and Transfer B.R.O.T

٥- الإنشاء والإستئجار والتشغيل ونقل الملكية Build, Lease, Operate, and Transfer B.L.O.T حيث ينص الإتفاق فى هذه الحالة على تأجير الأصول المادية التى يشغلها المرفق طوال مدة الإتفاق.

٦- الإنشاء ونقل الملكية والتشغيل B.T.O. Build, Transfer, and Operate وفى هذه الحالة يصبح المشروع ملكاً للدولة أو الهيئة العامة مع منح الشركة المنفذة له حق تشغيله لفترة معينة.

٧- التصميم والإنشاء والتمويل والتشغيل Design, Build, Finance and Operate D.B.F.O حيث يصبح المشروع ملكاً للقطاع الخاص، مع إضطلعه بمسئولية تصحيح مسار المرفق.

٨- التجديد والتشغيل ونقل الملكية Refurnish Operate transfer R.O.T حيث يتم تسليم مرافق أساسية قائمة بالفعل إلى كيانات خاصة تتولى أمر تجديدها ثم تشغيلها وصيانتها ونقل الملكية فى نهاية فترة الإمتياز.

٩- التجديد والملكية والتشغيل R.O.O Refurnish Own Operate

١٠- التحديث والتشغيل ونقل الملكية Modernize Operate Transfer M.O.T حيث يتم تسليم مرافق أساسية قائمة بالفعل إلى كيانات خاصة تولى تحديثها وتطويرها وتشغيلها ونقل الملكية فى نهاية فترة الإمتياز.

١١- التحديث والتملك والتشغيل Modernize Own Operate M.O.O حيث يتم التحديث والتطوير والتملك والتشغيل وذلك لمرافق أساسية قائمة بالفعل.

ومما سبق يتضح جليا مدى التركيز على تقليص دور الدولة فى ملكية وإدارة الشركات والمشروعات العامة وصولا إلي المحطة التى ينطلق منها قطار الإصلاح الإقتصادى بقيادة القطاع الخاص.

التبادل الإليكترونى للمعلومات فى مجتمعات الموانئ EDI

مهندس / أسامة زعيتر

إن فكرة التبادل الإليكترونى للمعلومات EDI (Electronic Data Interchange) ليست بفكرة جديدة، حيث يتم تطبيقها منذ عقود. لقد ظهرت أهمية تبادل المعلومات إليكترونياً بعد إنتشار إستخدام الحاسبات على نطاق تجارى واسع فى كافة التطبيقات وزيادة الحاجة للإتصال وإرسال المعلومات بأسرع وقت بطريقة تأمن سرية المعلومات. وقد مرت هذه الفكرة بعدة مراحل إلى أن ظهرت أهمية توحيد طرق ووسائل التبادل الإليكترونى Standard Interchange Messages ، ومن أشهر هذه الرسائل UN/EDIFACT المنبثقة عن الأمم المتحدة وANSI X.12 عن المركز الأمريكى لتوحيد القياسات. وقد قامت هذه الهيئات بتوحيد قوائم الرسائل الخاصة بالتطبيقات ، فأوجدت الرسائل الخاصة بالتأمين الصحى، الحوالات المالية والفواتير، الجمارك، الموانئ وغيرها.

تقوم فكرة التبادل الإليكترونى للمعلومات على الأسس التالية:

- مرسل ومستقبل Trade Partners.
- الإتفاق على نوع البيانات التي سيتم تبادلها والرسائل الإليكترونية التى ستستخدم فى التراسل.
- الشبكة الوسيطة (البوسطة) التى ستقوم بعملية توصيل الرسائل ما بين الأطراف VAN (Value Added Network)

إن من الأهمية بمكان أن أذكر بأن التبادل الإليكترونى لا تتم إلا بموافقة الطرفين (المرسل والمستقبل) وعلى أساس هذا الإتفاق تقوم الشبكة الوسيطة بخلق العلاقة ما بين الطرفين على الحاسبات الخاصة بتوصيل الرسائل الإليكترونية مما يجعل هذه العملية آمنة والمعلومات المرسلة موثقة.

ويتم إستخدام الرسائل الإليكترونية فى صناعة النقل على أنواعه على نطاق واسع ، حيث يتم تبادل البيانات عن الشحنات المنقولة ما بين كافة الأطراف المعنية كالشاحن، الناقل، الجمارك والميناء.

وتسهل عملية التبادل الإليكترونى للمعلومات عن عمل الأطراف من حيث:

- أن المعلومات المرسلة ستكون نفس المعلومات المستقبلة لدى كافة الأطراف مما يعنى تقليل الأخطاء في حالة لو تم إعادة إدراج هذه المعلومات فى الأنظمة الأخرى يدوياً.
- سرعة وصول المعلومات وتسكينها فى قواعد البيانات فى نظام الجمارك ونظام إدارة الميناء، مما يعنى تقليل الوقت لإدخال هذه المعلومات (الوقت المطلوب عبارة عن دقائق بدلاًمن أيام !)، مما يمكن الجمارك من البدء فوراً وحتى قبل وصول السفينة بالإجراءات الجمركية للمتعاملين.
- التركيز على الإجراءات والعمل على إنهاءها بأسرع وقت، بما أن البيانات موجودة فى قواعدها. وهذا يؤدى إلى تخفيض فى الوقت والجهد والمال لكافة الأطراف المعنية.

وربما من أهم نتائج إستخدام التبادل أو التراسل الإليكترونى للمعلومات هى:

- التوحيد والتقريب بين أطراف العمل فى الميناء، إذ تصبح الأنظمة المختلفة عبارة عن منظومة واحدة متجانسة.
- جعل الميناء عالمياً وأقرب إلى القياسات الموحدة المستخدمة في الدول المتقدمة، حيث يمكن تصنيفه ضمن موانئ الجيل الرابع.

إن الحديث عن أهمية التراسل الإليكترونى ليطول وأرجو أن أكون قد أوضحت المعالم الرئيسية فى هذه العجالة.





◆◆ الحلقة العشرون ◆◆

اللوجستيات فى الموانئ ومحطات الحاويات

بقلم أ. سمير معوض - خبير إقتصاد النقل البحرى

وتمثل وسائل النقل اللوجستى بالسكة الحديدية عنصراً حيوياً فى نظم شبكات النقل الدولية. إذ أنها تأتى فى المرتبة التالية مباشرة بعد النقل التجارى البحرى. ومع ذلك فإن النقل البرى بات الآن فى كثير من المواقع فى صراع تنافسى لأسباب لوجستية عدة مع النقل البحرى (Freight Traffic) عن طريق السكة الحديدية . غير أن الحسابات التفضيلية للمنافسة تميل إلى الطاقة النقلية الكبيرة للطرق الحديدية بالمقارنة بالطرق البرية. ومع إزدهار ثورة التحوية (Containerization) للتجارة الدولية عاد النقل بالسكة الحديدية يشق طريقه بقوة ليصبح إحدى وسائل النقل العولمى التى تدخل فى حسابات المعادلات اللوجستية بإعتبارها رقماً مؤثراً وفعالاً.

ففى أمريكا الشمالية - الولايات المتحدة وكندا - التى تعد المهد الحاضن لميلاد الشرارة الأولى لثورة لوجستيات الحاويات، كان على القطاع الإقتصادى للنقل بالسكة الحديدية أن يتغلب على مشكلات وصعاب التنافس التى تفرضها عليه وسائل النقل الأخرى. ولم تكن هناك لا حماية ولا دعماً من الدولة. بل دارت المعارك التنافسية الطاحنة داخل حلبة قوى السوق الإقتصادية الحرة (Free Market Forces) التى استبعدت فى فترة من الفترات خدمات النقل الحديدى . إلا أن الحسابات الإقتصادية عادت لتؤكد مدى جدوى هذه الوسيلة. ومن المعروف أن إسرائيل قد حاولت أسر الطاقة النقلية لقناة السويس وترحيلها إلى الشرق حيث خططت لإقامة قناة جافة (Dry Canal) على صورة طرق برية واسعة وسريعة تربط ميناءى أشدود وعسقلان على البحر المتوسط بميناء إيلات الواقع على رأس خليج العقبة. وفكرت إسرائيل جدياً فى إنشاء خط سكة حديدية بالإضافة إلى الطريق البرى لإستخدامها كطاقة نقلية لوجستية مضافة ما بين ميناء إيلات والميناءين الواقعين على البحر المتوسط. غير أن الأوضاع المتوترة وحالات النزاعات المسلحة التى تنفجر ما بين حين وآخر فى المنطقة جعلت المشروعات الإقتصادية اللوجستية التى تخطط إسرائيل لإقامتها تبدو مثل بناء القصور على الرمال (White elephant projects). فصناعة الخدمات اللوجستية من أكثر قطاعات الإقتصاد حساسية لأى بوادر تشير إلى زعزعة الإستقرار فى أى منطقة. يتجلى ذلك فى أن الشركة العالمية (P & O Ports) تفكر فى الإقلاع عن إرتباطها بمشروع الإستثمار فى تطوير رصيف الملكة إليزابيث فى كولمبو بسبب المخاطر المرتبطة بصناعة النقل البحرى برغم أن هذه الشركة العملاقة هى المستثمر الرائد (Leading investor) فى محطة حاويات (Gateway Terminal) فى جنوب آسيا. يضاف إلى ذلك من العوامل المثبطة أن المؤمنين المتمركزين فى لندن قد فرضوا على العمليات التجارية أقساطاً تأمينية كبيرة نسبياً بسبب مخاطر الحرب (War risk Premium) وبسبب أعمال العنف التى تشنها جماعات المتمردين فى كولمبو. ولأن الميناء قد صار هدفاً ملائماً (natural target) لعمليات المتمردين (نشرة مجلة فيربلاى فى ٢١ / ٨ / ٢٠٠١).

وفى إفريقيا السوداء لا يوجد ما يشير إلى عكس الحقيقة التى تؤكد أن السكة الحديدية فى أدنى فعالياتها تماماً (Totally out of phase) لتدهور البنية الأساسية والتراجع التكنولوجى وتخلف النظم الإدارية. وعلى العكس من ذلك فإن السكة الحديدية فى آسيا وعلى وجه أخص فى الصين والهند تمضى فى نهج ملحوظ من التوسع تبدو خطواته مماثلة لتلك القفزات التى حدثت فى القارة الأوروبية فى القرن التاسع عشر. هل يبدو هذا تأريخاً لقصة وأحداث التنمية اللوجستية لخطوط السكة الحديدية؟ أنه ليس كذلك لأن المراد هو رسم صورة للتطورات التى ترافق النهضة اللوجستية التى تنطلق دون توقف فى شتى بقاع العالم ونقاط إرتكازه على خريطة القارات والأقطار والمواقع. لكن السؤال الجوهرى الذى يعصف بالأذهان هو ما الذى يحمله المستقبل فى جعبة الغيب بالنسبة للإسهامات اللوجستية للسكة الحديدية؟.. هناك تنبؤات ذهبت إلى الحديث عن أنه إذا إستطاعت هذه الوسيلة الصمود والوقوف فى وجه التحديات خلال القرن العشرين فإنها ستكون الأسلوب القوى المنافس للنقل فى هذا القرن. إلا أن هذه النبوءة تحتاج إلى مؤمنين بها يجعلون من هذا القطاع الإقتصادى اللوجستى مجالاً مسلحاً بالميزات التنافسية التى تتكئ على دعامات من التكنولوجيا والأداء الإقتصادى الجيد. ومن قبيل الجهود المؤازرة لهذه الوسيلة أن المخططين الإقتصاديين فى ظل مجموعات التباديل والتوافيق التى تصاحب التطورات الإقتصادية المشروطة بالظروف العالمية يرون أن السكة الحديدية تتوافر فيها صفة الناقل الكمى المرتفع المستوى (Sophisticated mass carriage) وأنها ذات سرعات عالية (تسير بسرعة تتجاوز ٢٥٠ كيلو متراً فى الساعة) وموفرة للتكاليف، وبعيدة عن تعقيدات الحركة داخل المدن ويمكنها أن تدخل فى مركب نقلى ما بينها وبين النقل البرى (Combined Transport) . ومن محاسن السكة الحديدية أنها أقل أضراراً وتلويثاً للبيئة من الشاحنات لإختلاف المركبات الكيميائية للوقود المستخدم فى كل منهما. فمن المسلمات الإقتصادية التى تعد القاسم الأعظم المشترك فى كل حلقات الأنشطة والعمليات اللوجستية أنها تخدم الإقتصادات الإنتاجية زراعية وصناعية، الإستخراجية والتحويلية. لكنها وبشكل مواز تهتم بخدمة الإقتصادات الإستهلاكية التى بدونها لا تقوم قائمة للمؤسسات الإنتاجية. وليس أدل على ذلك من أن ثلثا الناتج المحلى الأمريكى يتولد من الإستهلاك بإعتباره مكوناً أساسياً من مكونات هذا الدخل. وبدون إسهام الخدمات والتيسيرات والمساعدات والمرافق اللوجستية بمستوياتها الحديثة المتطورة لبقيت علاقات مواقع الإنتاج بأسواق الإستهلاك خاضعة للأنماط التقليدية والمعاملات التى تنتمى إلى مراحل سابقة قبل طور الحداثة اللوجستية الذى يتميز به العصر الراهن. الأمر الذى تجدر الإشارة إليه على سبيل إستكمال بعض تفصيلات الصورة هو أن التعليم بإعتباره من ضمن عناصر البنية التحتية فى النهضة العالمية صار الآن من ضمن الصادرات اللوجستية التى تدخل فى إطار التجارة الخارجية (الصادرات والواردات) بحيث تظهر بعض الإحصاءات أن المؤسسات التعليمية فى أستراليا تصدر الخدمات التعليمية لسنغافورة عن طريق ١٩٦٨٢ طالبا من سنغافورة يتلقون تعليمهم فى إستراليا عام ٢٠٠٠ . وهذه أنشطة لوجستية تمثل روافد فى المجرى العام. وقد أسفرت البحوث والتطويرات اللوجستية عن إبتكار أساليب جديدة تمزج ما بين النقل الجوى والنقل البحرى يتم بموجبها نقل المحاصيل البستانية (الفواكه، والخضروات ، الزهور، ونباتات الزينة) من نصف الكرة الجنوبى إلى نصفها الشمالى ، أى من أستراليا إلى إنجلترا (مثلاً) فى فترة زمنية فى حدود ٢١ يوماً ، بعد أن كان النقل البحرى وحده يستغرق ما بين ٤٥ إلى ٤٨ يوماً أى بما نسبته ٥٥ ٪ وفورات فى الوقت. وقد أدى ذلك إلى الإقلال من التكاليف بصورة جوهرية (Dramatic cost saving) من الناحية المالية عما إذا كانت وسيلة النقل فقط بالطرق الجوية (Pure air freight). وما زالت عمليات البحث والإختيار لأفضل مزيج لوجستى (Logistic mixture) هى التى تحرك الجهود صوب إيجاد البدائل الأكثر تحقيقاً لأهداف صناعة اللوجستيات. وفى هذا المضمار تدخل جنوب إفريقيا، ونيوزيلندا، وشيلى بإعتبارها منافسين أقوياء. ومن المتوقع أن تدر مثل هذه الصادرات للمصدرين

الإستراليين نحو ١٠٠ مليون دولار أسترالي في العام. ويعزا الفضل لصناعة اللوجستيات في أنها كانت المحرك الحقيقي وراء إندماج محاور صناعة النقل البحري والجوي والبري والسكة الحديدية في منظومة واحدة متناغمة. فبدون صناعة النقل الدولية لا يمكن أن يكتب النجاح لهذه الصناعة الخدمية الضخمة. فلولا الحجر الضخم الذي ألقت به هذه الصناعة المليئة بعنفوان القوة في بركة الإستسلام للأوضاع القديمة التي كانت فيها هذه القطاعات النقلية يعمل كل منها بمعزل عن الوسائل الأخرى، لما ظهرت هذه الصورة التي تجمع هذه الوسائل جميعها في عائلة لوجستية واحدة يشعر كل طرف فيها بضرورة وأهمية الإعتماد المتبادل مع الدوائر الأخرى والترابط في الغايات والأهداف. فلقد صار لدينا سلسلة من وسائط النقل العالمية التي تسعى حثيثاً إلى التكامل والتناسق (integration and harmoniza-tion) لأن إنتقال السلع والبضائع من مكان إلى آخر أو من نقطة البدء إلى نقاط المرور المتتابع حتى نقطة النهاية صارت مسئولية تضامنية مشتركة يقبلها ويتعهد بها الفرقاء المشاركون في سلسلة الإمداد اللوجستي. إذ أنه ليس مقبولا من الناحيتين النظرية والعملية أن يصبح العالم قرية لوجستية واحدة ثم لا ينعكس ذلك على جميع الأدوات التي تدعم من العولمة في شتى مظاهرها.

ومع التكامل في مسئوليات الإدارة المادية (Hardwares) للأصول والمسئوليات على مستوى وسائل النقل وأدوات وتجهيزات المناولة والتداول في الموانئ ومحطات الحاويات فإن بعداً آخر يتعلق بالأبعاد المعنوية والقانونية قد دخل إلى مسرح الأحداث والعمليات إذ بدون مواكبته للتطورات الفيزيقية الملموسة على أرض الواقع كانت الأمور ستبقى رهينة للتعقيدات القديمة بكل ما ينتج عنها من عراقيل وتعقيدات مجهضة لأي جهود تبذل. لأن البنية الأساسية القانونية والمعلوماتية صارت من أهم لوازم الإقتصادات العولمية الحديثة بشتى متعلقاتها اللوجستية. إذ لا يمكن تخيل تجارة إليكترونية ستبلغ قيمة مبادلاتها على مستوى العالم بعد ثلاثة سنوات من الآن (٢٠٠١) ما يناهز ٧ تريليونات دولار دون وجود هذا السياج الحامي على مستوى التشريعات الدولية. وفي هذا المجال يشير هذا الإتجاه إلى عدة أمور من أكثرها إستدعاء للإهتمام:

– أن القيمة الإثباتية (Evidentiary Value) لبوليصة الشحن ومستندات النقل الدولي الأخرى (Transport documents) كانت فيما مضى تلزم الناقل أن يفحص ويعاين البضائع التي سيقوم بنقلها وأن يصف طبيعة، ونوعية وكمية هذه البضائع في مستندات الشحن (Shipping docu-ments). والآن فإن مختلف الأوجه الخاصة بمعالجة التفاصيل الفنية لصناعة اللوجستيات (Logistic tech-nique) ينبغي أن تأخذ موقعها من نصوص القانون، حيث أن الناقل لا يملك الوسائل الكافية لفحص المشحونات إلى جانب أن الشاحنين ووكلاء الشحن لدواعي الكفاءة اللوجستية (Logistic Efficiency) أن لا يقوم الناقل بهذا الدور لاسيما بالنسبة للبضائع المشحونة داخل حاويات إذ أنه من وجهة نظرهم لا يعد من الناحية التجارية شيئاً منطقياً (Commercially unreason-able).

– أهمية الإفادة الصريحة عن البيانات (Statements) في مستندات النقل مثل التاريخ والتوقيعات ووصف البضائع وميناء الشحن إلخ .. فهذه المسائل لم يتم في الوقت الحاضر معالجتها في القانون الموحد. وعلى وجه التحديد في المجالات المتعلقة بالتجارة الإليكترونية (E- Trade) ومن ثم فإن هذه الجوانب يتعين أن ينص عليها صراحة . على سبيل المثال فإن المسودة الأساسية للشروط (Draft provisions) قد فرقت ما بين تاريخ إستلام البضائع على رصيف الميناء وتاريخ الشحن وتاريخ إصدار مستندات النقل (الشحن).

– تحويل الحقوق والإلتزامات (rights & obligations) من الشاحن (المصدر) إلى مالك التصرف الوسيط (Inter-mediary holders) ثم في النهاية إلى المرسلة إليه البضاعة (Consignee) إذ ينبغي أن تعكس البيانات المدونة في البوليصة إمكانية نقلها أي تحويل حق الملكية (Transferability) من جهة إلى أخرى. فالتجارة البحرية تعتمد وستبقى معتمدة على بوليصة الشحن بكل ما فيها من جوانب فنية وتجارية وقانونية.

– إلتزامات الشاحن (المصدر): (Lia-bilities of the shipper) وعلى بوليصة الشحن في صورتها اللوجستية الحديثة أن تكون أداة بينة الوضوح فيما يتصل بالتزامات الشاحن وعلى وجه أخص، بفحص شروط نقل البضائع الخطرة (Dangerous Cargo) والمعني بالشاحن هنا أن يكون المصدر (export-er) أو المستورد (importer) أو من ينوب عنه مثل وكيل الشحن (Freight Forwarders).

– ويعد تسليم البضاعة في ميناء الوصول النهائي من أكثر مراحل اللوجستيات أهمية إذ أنه يعد تتويجاً للمراحل السابقة وتحقيقاً لشروط النقل المدونة على البوليصة أو مشارطة التأجير المعقودة بين المشتري والناقل. ومع ذلك فإن هذا الأمر لم يلق العناية الكافية من حيث توحيد القواعد والشروط في الماضي. وفي الوقت الحاضر فإن أطرافاً عدة تسعى سعياً حثيثاً إلى توحيد الشروط والقواعد وقوة الإلزام لكي تصبح نظاماً يكفل النص على ما يلي : (تعريف أسلوب وكيفية التسليم من الناحيتين القانونية والمادية وإنتهاء مسئولية الناقل بالتسليم، وتأكيد عملية التسليم، وإخطار الوصول، وتحديد هوية المستلم، والتسليم لحامل البوليصة والتسليم في حالة عدم وجود البوالص، وموقف الناقل حينما لا يتسلم البضاعة الجهة أو الشخصية المرسلة إليه هذه البضائع) هذه القواعد والشروط ينبغي أن تلقى العناية الواجبة في مناقشات الأطراف المعنية بهذه الأمور.

وتقوم وكالة الشحن البحري / وكالة النقل بالسفن (shipping agency) بدور هام في سلسلة الإمداد اللوجستي بإعتبارها وكيلاً للناقل البحري الذي يعد حلقة هامة في منظومة هذه العمليات. حيث يؤدي دور سمسار البضائع (Freight Broker) أو دور سمسار السفينة (Ship Broker) وهي نفس الوظائف التي تقوم بها الوكالة البحرية. وفي هذا السياق فإن صناعة اللوجستيات تتسع وتمتد لكي تشمل مهام المفوض البحري في الولايات المتحدة وبريطانيا (Shipping Commissioner) وهو مسئول حكومي لوجستي مكلف بشئون العمالة البحرية من أطقم السفن العاملين في البحر في النقل التجاري. ومهامه هي تقديم تسهيلات تطقيم السفن بالإستعانة بالسجلات التي تحوي على البيانات والمعلومات والسير العملية لهؤلاء الأفراد. ويعتني بمراقبة توظيفهم وتسريحهم وتأمينهم أثناء العمل. ويقابله في إنجلترا المكتب البحري التجاري (Shipping Office)

– مجالات تطبيق سياسة النقل البحري متعدد الوسائط:

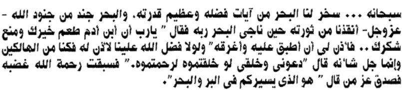
تركز المؤتمرات التي تعقد الآن على النقل البحري بصفة خاصة بينما الخدمات النقلية التي تقدمها الشركات البحرية المنخرطة في أنشطة النقل الدولي متعدد الوسائط تقوم بمهام نقل البضائع بنظام من الباب إلى الباب بمختلف مراحلها من التخزين والتحوية، ومهام الوكالة البحرية أو البرية التجارية. ومن ثم فإن العولمة بإعتبارها عصر إقتصادي تجاري جديد ومختلف بلوجستياتها الأكثر حداثة وتطوراً وإنتشاراً ينبغي أن تعيد صياغة الكثير من نصوص وبنود الإتفاقات التجارية ومستندات الشحن والنقل والتداول وما يرتبط بذلك من عمليات وأنشطة. إذ من أهم العوامل المحفزة لإقتصاد صناعة الخدمات اللوجستية أن تتناسق وتتناغم الأدوات والمستندات والقواعد والشروط والمسئوليات والإلتزامات في زمن النقل البحري الحديث (Maritime modern Transportation) والنقل الدولي المتعدد الوسائط واللوجستيات الدولية متنوعة ومتعددة الآليات والمجالات. والظاهرة تتسم بالوضوح أن كثيراً من هذه المسائل آخذه في التغير. لأن حقائق وتأثيرات التجارة الدولية تفرض شروطها بقوة. وبفعل الضغوط التطورية للإقتصادات والتجارات الدولية بمشروعات وخطط التنمية التي تنتشر على إتساع رقاع الكرة الأرضية فاتحة ومفسحة ميادين كثيرة لتوالد وتكاثر أنظمة لوجستية متعاقبة هدفها إشباع متطلبات كل ما تريده الأنشطة الإقتصادية زراعية وصناعية وتجارية وخدمية لأن إقتصاد الخدمات يؤدي دور العمود الفقري لهذه المحاور الرئيسية وفي حالة تزعزع دعائمه وضعف حلقاته لابد أن تصاب الإقتصادات جميعها بإنتكاسة لأن الإقتصادات العالمية قاطبة لم يحدث على مدار التاريخ أن تداخلت وتناسجت وتنافذت مثلما يحدث الآن وعلى نحو يجعل التنبؤات – وربما التقديرات – تلهث وراء الصورة التي سيكون عليها إقتصاد صناعة اللوجستيات في العقود القليلة القادمة وربما خلال الفترة القصيرة التالية.

وبدون أن تحتل هذه الصناعة موقعها المتقدم على رأس مجموعات المتغيرات والتحولات الكثيرة التي تحدث في عالم لا توجد ثوابت فيه سوى المتغيرات ولا يمكن أن يترك زمام قيادة إقتصاداته المتطورة إلا في أيدي نظم خدمية تميط العراقيل وتزيل الموانع من طريق إنطلاقها بوثبات واسعة فإنه لن يكون هناك أي معنى للبحث عن بيئة أفضل تتم فيها المبادلات التجارية الدولية.

فالقيادة الإقتصادية في الزمن القادم تمسك بعجلة قيادتها الإقتصادات التي لديها إمكانات إنتاج كم أكبر وأسرع وأرخص وأفضل من الخدمات اللوجستية. لأن الخيط الجامع ما بين كل الطاقات الإقتصادية في العالم هو الجهود التنسيقية الضابطة للإيقاعات والحركات والمحددة لنقاط الإلتقاء ومواقع التفرغ. وليس هناك (مايسترو) بوسعه أن يتقلد هذه المهام ويسبغ عليها أقصى ما هو متخيل من تعبئة وتفعيل مثلما يمكن للأنشطة اللوجستية بما يتوافر لها من جاهزية تتصادى مع شتى المتغيرات التي تتوالى دون إنقطاع في كل شئون العالم المرتبطة بحيوات الشعوب.

البحــار فى القــرآن

بقلم : عبد الحميد مرسى عنبر – محام بالنقض وإستشارى النقل البحرى والجوى



سبحانه ... سخر لنا البحر من آيات فضله وعظيم قدرته. والبحر جند من جنود الله - عزوجل- أنقذنا من ثورته حين ناجى البحر ربه فقال " يارب أن ابن أدم طعم خيرك ومنع شكرك .. فأذن لى أن أطبق عليه وأغرقه" ولولا فضل الله علينا لاذن له فكنا من الهالكين وإنما جل شأنه قال "دعونى وخلقى لو خلقتموه لرحمتموه." فسبقت رحمة الله غضبه فصدق عز من قال " هو الذى يسيركم فى البر والبحر".

والبحر - كما قلنا - خلق من خلق الله وهو آيه من آيات قدرته فى الكون سمى كذلك لإستبحاره وهو إنبساطه وسعته. وإذا أطلق لفظ البحر دل على البحر المالح فالقرآن يستخدم لفظ الانهار للدلالة على المياة العذبه.

" وسخر لكم الفلك لتجرى فى البحر بأمره وسخر لكم الأنهار "

وجاء لفظ البحر في القرآن في ثلاثة وثلاثون آية ويجوز جمعه " بحار أو أبحر أو بحور". وإذا كان علماء اللغة تناولوا القرآن من منظور لغوى ونحوى ، وعلماء الفلك قاموا بالشرح والتحليل والإعجاز العلمى لآيات القرآن من هذا المنظور الآخير، كما تناول السلف الصالح بتفسير كتاب الله وتناولوا الآيات الكونية وفقاً للإمكانيات عصرهم، فإن الجانب الذى نراه هو دلالة آيات البحار فى النسق القرآنى للسورة الكريمة لأن وضع الآيات لم يكن وفقاً لترتيب نزولها وتسلسل أحداث الرسالة المحمدية، ولكن ترتيب توفيقى من الله عزوجل عن طريق الوحى إلى سيد الخلق رسول الله صلى الله عليه وسلم ، فكل آية من الآيات لها مكان محدد بأمر الله، وبمعنى آخر فإن السورة تشتمل على آيات منها آية أو أكثر عن البحر، وسرد آية البحر في هذا النسق القرآنى المعجز له دلالة وأهمية ليس بإعتباره مثال كما فى بعض الآيات وإنما له إعجاز ودلاله تكمل النسق القرآنى للسورة.

سورة الإنفطار آية (١ - ٤)

"إذا السماء انفطرت(١) وإذا الكواكب انتثرت(٢) وإذا البحار فجرت(٣) وإذا القبور بعثرت(٤)"

وهى سورة مكية وآياتها ١٩ آية تتناول علامات وأشرطة الساعة وما يحدث يوم الحشر وتحدثت عن علامتين تتعلق بأمر السماء والكواكب وما يحدث فيها ، وتتغير على ما هو كائن عليه الآن، ثم ما سيحدث على الأرض ولما كانت البحار تغطى حوالى ٧١ ٪ من مساحة الأرض المقدرة بخمسمائة وعشرة ملايين من الكيلومترات المربعة، وتحمل الأرض على سطحها من ماء يقدر بحوالى ١,٤ بليون كيلو متر مكعب ، أغلب هذا الماء(٩٧,٢٢٪) فى البحار والمحيطات ويوزع الباقى على هيئة جليد فوق القطبى الأرض وقمم الجبال وتحت القشرة الأرضية وتربتها . فكان نسق الآية (وإذا البحار فجرت)ما بين ما يحدث في أمر السماء والكواكب وبين القبور على اليابس بعد فناء الخلق (وإذا القبور بعثرت) حتى نلتفت إلى أهمية البحار والتغيرات التى تحدث لها حيث يبلغنا المولى عزوجل إلى أنها سوف تنفجر وهو تأكيد أتى من قانون الفناء فجميع العلماء متفقون أن فيزيولوجية الخلق تحمل عوامل الفناء عند بدء الخلق، فأى مخلوق معه قانونه ومدة بقائه ثم فنائه لا محال. ومن ثم فإن ترتيب النسق القرآنى المعجز لفناء الدنيا يأتى من دمار السماء أولاً ثم يبدأ دمار الأرض وأولها البحار فتنفجر وهى حقيقة يتوقع العلم حدوثها عندما تسجر البحار وتنفلت من قانونها لأنها تصبح كلها بأمر الله فتتوقف الحياة على سطح الأرض(يوم تبدل الأرض غير الأرض) لذلك جاء بالبحر قبل (القبور) أى أحداث التغيير فى الأرض اليابسة. وفجرت لها معانى كثيرة منها خروج البحار عن قانونها الوضعى المحكوم به لإستمرار الحياة على الأرض ، ومنها إرتفاع الحاجز الذى جعله الله برزخاً فيصير الكل بحراً واحداً مع زلزلة الأرض ، قال الحسن – رضى الله عنه – فجرت أى يبست ، كل ذلك يؤكد حقيقة التغييرات التى يمكن أن تحدث وأن الترتيب المعجز فى تسلسل الآيات تؤكدها الحقيقة العلمية رغم أنها من المشاهد الغيبية ولكنها لا يستبعدها العقل البشرى ... وكيف تم ذلك الأحكام قبل أن يصل العقل البشرى إلى هذه القدرة من الإستنباط والدلائل العلمية من أكثر من ١٤٠٠ سنة فترة نزول القرآن الكريم فى صحراء جزيرة العرب وعلوم البحار لم تتقدم إلا في القرنين الأخيرين وخاصة فى النصف الأخير من القرن العشرين وبعد أجهزة تحليل وقياس دقيقة. فدل ذلك أن الذى تيسر لرسول الله – صلى الله عليه وسلم – هو النبأ من العليم الخبير فصدق الله إذ يقول "قل أنزله الذى يعلم السر فى السموات والأرض" وتلك الآيات الكونية وما يحدث لها من تغييرات يوم القيامة زجراً للإنسان فيقول عزو جل "يأيها الإنسان ما غرك بربك الكريم(٦) فإذا كانت الدنيا دار فناء نداء لجميع العصاه ما الذى دعاك إلى الكفر والجحد بالرسل فهل تعود إلى ربك الكريم ثم تتناول الآيات التالية من السورة وصف الكرام الكاتبين لأعمال العباد ووعد بالجنة للأبرار ووعيد بالجحيم للفجار فيوم القيامة لا تملك نفس لنفس شيئاً لأن الأمر كله لله فيقول المولى عز وجل " يوم لا تملك نفس لنفس شيئاً والأمر يومئذ لله".

محـطات وأخـبار

قواعد عمل الصيادين المصريين باليونان

طلبت النقابة العامة لأعمال النقل البحرى المصرى من وزارتى الخارجية المصرية واليونانية مخاطبة القنصلية اليونانية بالقاهرة للإلتزام بعدم منح تأشيرة دخول للصيادين المصريين إلا بعد موافقة الوزارة والنقابة، وذلك لعدم إلتزام الجهات المنوط بها التعاقد مع الصيادين المصرين للعمل فى مواسم الصيد باليونان بالقواعد المتفق عليها عند عمل أى صياد مصرى على مراكب الصيد اليونانية. وقد أشار عادل الصبيحى رئيس النقابة إلى أن التعاقدات الفردية التى يلجأ إليها الصيادون دون الرجوع إلى النقابة قد أدت إلى ضياع نحو أربعة آلاف فرصة عمل لأن الصياد المصرى يحصل على تأشيرة الخروج دون مخاطبة وزارتى القوى العاملة والهجرة والنقابة العامة ما يؤدى إلى حرمان هؤلاء الصيادين من حقوقهم لدى أصحاب الأعمال اليونانيين

الإهتمام بالقطاع المصرفى فى البحرين

أعلن الشيخ خليفة بن سلمان آل خليفة رئيس وزراء البحرين عن إنشاء صندوق لتنمية الموارد البشرية فى القطاع المصرفى والمالى فى البحرين تسهم فيه الحكومة بنصف مليون دينار بحرينى، وذلك بهدف تهيئة فريق من المواطنين البحرينيين للإستفادة من التطورات المهمة التى شهدها هذا القطاع الحيوى، كما سيتم المساهمة فى تأسيس مركز للتدريب والدراسات والبحوث المالية والإسلامية تدعى إليه جميع المؤسسات المالية والتعليمية بهدف وضع برامج تدريبية على درجة عالية من الكفاءة للعاملين بالقطاع المصرفى والمالى والإسلامى، وتطوير الدراسات العلمية والبحوث المتخصصة. هذا وقد إعتمدت الحكومة البحرينية مؤسسة نقد البحرين كجهة رقابية موحدة على جميع مؤسسات القطاع المصرفى والمالى بهدف تعزيز هذا القطاع، كما تم إجراء دراسة لوضع إستراتيجية متكاملة لتطوير القطاع المصرفى والمالى فى مملكة البحرين لتهيئة بيئة شاملة أفضل لتنمية هذا القطاع المهم خلال الفترة القادمة.

التعاون التجارى بين مصر والعراق

صرح الدكتور مختار خطاب وزير قطاع الأعمال المصرى بأن حجم التبادل التجارى بين مصر والعراق بلغ ٤,٢ مليار دولار منذ بداية برنامج النفط مقابل الغذاء وحتى ٣٠ سبتمبر الماضى، وأشار الوزير إلى أنه فى حالة ضرب العراق سوف يتأثر حجم التبادل التجارى بين العراق والدول العربية.

الشركة المتحدة للحبوب UNIGRAIN

شحن - تفريغ - تخزين - تعبئة آلية للحبوب

كبرى شركات الشحن الآلى للحبوب بميناء الدخيلة

* أعلى معدلات تفريغ يومية لسفن الحبوب
* طاقات تخزينية كبيرة
* أكبر طاقات تعبئة آلية فى الموانى المصرية
* امكانيات التبخير - الجرش - الغربلة
* أسطول نقل حديث

دائماً فى خدمة عملائها

عنوان الشركة

المركز الرئيسى
القاهرة :٥٠ شارع ١٠٥ المعادى
تليفون :٥٢٥٣٤٥٢ - ٥٢٤٦١٥٧ - ٥٢٤٦١٥٨ (+٢٠٢) - فاكس :٥٢٥٣٧٤٦ (+٢٠٢)
صومعة الأسكندرية: ميناء الدخيلة
تليفون :٣٠٨٣٠٧١ - ٣٠٨٣٠٧٠ - ٣٠٨٣٠٦٨ (+٢٠٣) - فاكس :٣٠٨٣٠٦٧ (+٢٠٣)

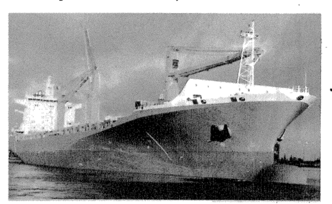


البراوى ترانس كونتيننتال للتوكيلات الملاحية

EL BARRAWY TRANSCONTINENTAL SHIPPING AGENCY

مهندس بحرى. شريف البراوى وشركاه

Eng.sherif El Barrawy & Co.



خطوط منتظمة للبضائع العامة والرورو بين موانى
جمهورية مصر العربية ولبنان وتركيا وايطاليا وأوكرانيا .
وكالة ملاحية عن السفن الاجنبية فى جميع موانى الجمهورية.
ربط البضائع على السفن.
تأجير السفن.

متخصصون فى شحن ونقل
بلوكات الرخام من مصر إلى ايطاليا وبالعكس.

العنوان بجمهورية مصر العربية:
٧٨ ش عبد السلام عارف - جليم - اسكندرية
تليفون وفاكس : ٥٨٢٥٦٦٣ (خمس خطوط)
محمول ٠١٢٢٧٣٠٧٣٣ - ٠١٠١٧١٣٣٥٥

ايطاليا ITALY
Tel:00390585631770
Fax:00390585631789

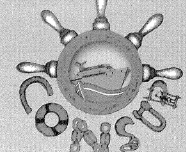
لبنان LEBANON
Tel:009617725521
Fax:00961773905



الشركة المصرية للتوريدات والأشغال البحرية ش.م.م

THE EGYPTION SUPPLY & CONTRACTING CO. E.S.C

عضو بالاتحاد العالمى لمموني السفن (الأيسا)



حاصلة على شهادة توكيد الجودة "الأيزو ٩٠٠٢"

نشاط الشركة

تقوم الشركة بتوريد كافة التموينات اللازمة للسفن من مأكولات طازجة وجافة ومشروبات وكذلك كافة أحتياجات السفن من أدوات السطح والماكينة والاجهزة البحرية وقطع الغيار والغازات الصناعية ومهمات اللحام وتقديم كافة الخدمات واستيراد كافة مايلزم من تموين السفن برسم الترانزيت والمناطق الحرة .

وتقوم باستيراد وتوفير كافة متطلبات المصانع والشركات من الخارج برسم الوارد وتوريدها للعملاء خالصة الرسوم الجمركية .

- كما تقوم الشركة بالعمل بنظام رسم الوارد وبضائع الامانة والوكالة التجارية وتسويق منتجات الشركات العالمية بالسوق المصرية عن طريق معارضها داخل البلاد .

نشاط الاشغال

تقوم الشركة بكافة أعمال المراشمة اليدوية والميكانيكية والدهان والمعالجة الكيماوية بأحدث الاجهزة لجميع أنواع الهياكل المعدنية والتنوك سواء للسفن أو للمصانع وشركات البترول وشبكات المياه فى جميع موانى الجمهورية و داخل البلاد .

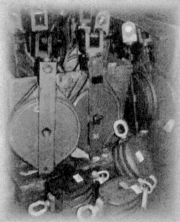
- أعمال المقاولات العامة والصيانة والدهانات للمبانى والانشاءات حيث ان الشركة عضو بالإتحاد المصرى لمقاولى التشييد والبناء .
- جميع عمليات التبخير والتطهير ومقاومة الحشرات للسفن وداخل الشون والمخازن .
- تقوم بكافة أعمال الخدمات البحرية من حراسة وغسيل وكى ونظافة ونقل مخلفات السفن خارج الموانى.

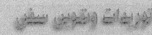
نشاط توريد المياه العذبة

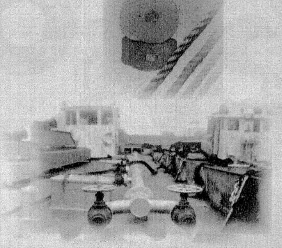
تمتلك الشركة أسطول ناقلات مياه مجهز لتوريد ونقل المياه العذبة لجميع السفن بموانى السويس والبحر الأحمر ومينائى بورسعيد ودمياط وكذلك للمناطق النائية.

نشاط الوكالة الملاحية

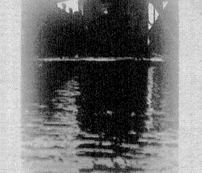
تقوم الشركة بكافة أعمال الوكالة الملاحية والسمسار البحرى وأعمال السياحة والتخليص الجمركى ومناولة البضائع والاعمال المرتبطة بها وأعمال النقل ونقل مخلفات السفن وتمتلك الأصول التى تمكنها من تحقيق أغراضها.




توريدات وتموين سفن




أعمال توريد المياه العذبة للسفن والمؤسسات بالمناطق النائية



أعمال أشغال وخدمات بحرية

عناوين الشركة

المركز الرئيسى: ٢ طريق الحرية - الاسكندرية
ت: ٤٨٧٠٠٥٠ - ٤٨٦٣٧٨٣ / فاكس: ٤٨٧٨٢٧٠
رقم بريدى : ٢١٥١٧ /صندوق بريد : ٢٠٢٥ - الاسكندرية

قطاع السويس البحر الأحمر: عمارة مصطفى حزين بور توفيق - السويس
ت : ٢٢٠١٣٢ - ٢٢٦٨٧٩ - ٢٢٦٨٨٠ / فاكس : ٢٢٤٣٠٦ / تلكس ٦٦١٣٢ / صنوق بريد : ٣٢

قطاع الاسكندرية والدخيلة : (باب ٢٧) جمرك الاسكندرية
ت: ٤٨٠٥٢٣٤ - ٤٨٠٢٨٥٤ - ٤٨٠١٢١٩ / فاكس: ٤٨٠٢٥٦٤ / تلكس : ٥٤١٨٣ صندوق بريد : ٩٢٣

المعرض : ٧شارع وكالة الليمون بالاسكندرية ت: ٤٨٤٣٦٥٣

مكتب القاهرة : ٤١ شارع طلعت حرب/ ت: ٣٩٢٥١٣٨ / برقياً : كونساب على جميع موانئ الجمهورية

قطاع بورسعيد ودمياط : شارع الجمهورية والجبرتي
ت: ٢٢٠٠٨٧ - ٢٢٠٦٢٢ - ٢٢٠٦٢٣ - ٢٢٧٥٨٨
فاكس : ٢٢٠٦٢٤ / تلكس : ٦٣٠٣٠ / كيس بريد : ١٢٥

شركة النقل البحرى
شركة المستودعات المصرية العامة



الشركة الرائدة فى مجال التخزين الجمركى بموانى الجمهورية

الشركة الحاصلة على شهادة الأيزو ٩٠٠٢

تعلن عن تشغيل الميناء الجاف بمنطقة النوبارية - غرب الإسكندرية
قيمة إقتصادية وحضارية مضافة لمحافظة الإسكندرية

تتشرف شركة المستودعات المصرية العامة

بدعوة السادة العملاء ورجال الأعمال والمستثمرين وملاك السفن ووكلاء الخطوط الملاحية بموانى الإسكندرية والدخيلة ودمياط وبورسعيد والسويس

إلى الميناء الجاف بمنطقة النوبارية غرب الإسكندرية الكيلو ٣٧ طريق إسكندرية - القاهرة الصحراوى



حيث يقدم الميناء الجاف الخدمات التالية:

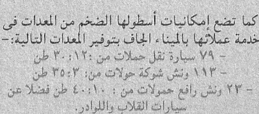
- ★ خدمة التخزين الجمركى للسيارة الواحدة بجنيه واحد فى اليوم بالساحات المكشوفة وخمسة جنيهات داخل المخزن
- ★ خدمات تكاملية للحاويات والبضائع الواردة والصادرة والترانزيت
- ★ خدمات تكاملية للبضائع الواردة على السفن بنظام المشارطة بتوفير خدمة التخليص الجمركى والشحن والتفريغ
- ★ والنقل من السفن إلى كافة إنحاء جمهورية مصر العربية.
- ★ خدمات التخزين للسيارات بنظام الإفراج المؤقت (التربتيك)
- ★ خدمات التخزين والتحميل والتعتيق والفرز والوزن.
- ★ خدمات النقل بين الميناء الجاف وكافة أنحاء جمهورية مصر العربية.

ويحتل الميناء الجاف مركز الصدارة بين الموانى الجافة بجمهورية مصر العربية حيث اجتمعت فيه المميزات التالية :

- الميناء الجاف على شبكة مواصلات برية ونهرية وسكك حديدية بما يوفر وسيلة النقل السهل والرخيصة.
- مساحة الميناء الجاف ٤٨ فدان.
- توافر مساحات مغلقة للتخزين حوالى ٣٢٠٠٠ متر مربع موزعة على أربعة مخازن مجهزة.
- موازين بسكول أرضى حمولة ٨٠ طن.
- توافر الإدارة الجمركية داخل الميناء الجاف.
- توافر عناصر الأمن بالميناء الجاف.
- أسوار وأبراج حراسة.
- نقطة شرطة مستقلة.
- مصدر مياة تبادلى يخدم شبكة الإطفاء.
- إضائة تغطى كافة أرجاء الميناء الجاف.
- شبكة إطفاء آلية تغطى أرجاء الميناء الجاف.
- مصادر طبيعية للمياة والكهرباء.
- وحدة أسعاف وإطفاء سيارة.

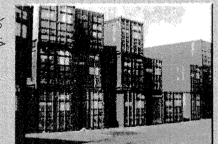
وتوفر شركة المستودعات المصرية العامة الأطقم الفنية المدربة على كافة عمليات التخزين.





كما تضع إمكانيات أسطولها الضخم من المعدات فى خدمة عملائها بالميناء الجاف بتوفير المعدات التالية:-

- ٧٩ سيارة نقل حملات من :١٢: ٣٠ طن
- ١١٣ ونش شوكة حولات من: ٣: ٣٥ طن
- ٢٣ ونش رافع حمولات من : ١٠: ٤٠ طن فضلا عن سيارات القلاب واللوادر.



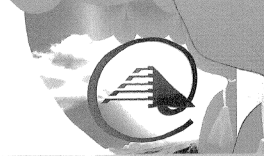
نرحب بالسادة العملاء لزيارة الميناء الجاف بالكيلو ٣٧ طريق اسكندرية / القاهرة الصحراوى

للاستعلام : المركز الرئيسى داخل باب ١٤ جمرك الإسكندرية : تليفون: ٤٨٠٢٢٧٦ - ٤٨٠٤٦٢١ فاكس ٤٨١٩٥٩١

مبارك رائد النهضة الكب

ميناء السخنة ورس

وأخيراً تحقق الحلم الإعلان عن مولد ميناء جديد



وانطلق ميناء السخنة العملاق ليدخل بمصر عهداً جديداً من العمل الوطنى الخلاق. حيث أعطى السيد الرئيس محمد حسنى مبارك إشارة البدء لإفتتاح أحدث ميناء مصرى يدار وفق أحدث النظم العالمية وكما أوضح السيد الرئيس أن المشروع عملاق تتابع حلقاته حتى عام ٢٠٢٠ وانه يضع مصر وأجيالها على الخريطة العالمية وحقاً قال الرئيس " إن واجبنا ومسئوليتنا أن نصنع المستقبل بالعمل والفكر والعطاء وإضافة مقترحات جديدة للإقتصاد الوطنى وزيادة الدخل القومى.

الرئيس مبارك يتفقد ميناء العين السخنة

- إن مصر التى أنعم الله عليها بنعم لا تعد ولا تحصى . فعبقرية الموقع والموارد الطبيعية والعنصر البشرى قد إمتزجت جميعاً لتصنع أعظم حضارة عرفها التاريخ.
- إن القيادة الحكيمة الواعية هى التى تحرك الأحداث دائماً صوب مصالح الشعوب وكنتم سيادتكم دائماً فى قلب الأحداث تخططون وتتابعون وتسدون النصائح وتمهدون الطريق وتبثون الطمأنينة.
- ها هو نتاج فكركم وسياستكم على أرض الواقع .
- إنك يا سيادة الرئيس تقف الآن على أرض أحدث ميناء محورى يربط الخطوط الملاحية العالمية ويحرك تجارة مصر الخارجية ويحدث إنتفاضة مدوية تنعش الصناعة المصرية من خلال المنطقة الإقتصادية المجاورة وكذلك مركزاً للخدمات والمشروعات اللوجستية التى تحقق قيمة مضافة للإقتصاد القومى.

إننا يا سيادة الرئيس نحاول معكم أن نعظم نصيب مصر من حجم



ويتسلم نموذجاً مجسماً للميناء هدية من وزير النقل

إن هذا المشروع العملاق والذى ولد من رحم العزيمة والإصرار لهو خير دليل على عظمة الانسان المصرى الذى يعمل ويجد ويبدع كلما اتيحت له الفرصة . ولا جدال أن إقامة هذا الميناء الضخم بتكلفة تربو على المليار جنيه لهو خير دليل على متانة وقوة الإقتصاد المصرى فى وقت يقف العالم حائراً بين التقلبات الإقتصادية والسياسية المدمرة.

إن ميناء السخنة صار بمثابة رسالة مصرية واضحة للعالم شعارها إننا دولة تبنى الحضارة والتقدم والنمو إنها رسالة لا تقبل الجدل بأن قدرة الإنسان المصرى والعربى تفوق قدرات العديد والعديد من دول العالم حينما يصح المناخ وتتوافر الإمكانيات إنها رسالة للعالم بأن مصر قد حطمت قلاع الروتين والبيروقراطية بلا رجعة إنها رسالة للعالم بأن مصر إخترقت الحواجز والأمواج والعواصف لتثبت أقدامها فى وسط العمالقة والمبدعون إنها رسالة للعالم بأن مناخ الإستثمار فى مصر مشجع وجاذب فى كل الأحوال ورغم كل الظروف حقاً إن الحلم قد تحول إلى حقيقة. فقد حلمنا بميناء عصرى يأخذ بأسباب التكنولوجيا وحلمنا بجمارك إليكترونية من الألف إلى الياء وحلمنا بالكثير والكثير وها هو ميناء السخنة يحول الأحلام إلى حقائق ويحول الحقائق إلى تاريخ إن إفتتاح ميناء السخنة (حدث كبير) يستحق أن يكون من أهم الأحداث الإقتصادية فى مصر خلال عشرات السنين إنه نقلة نوعية غير مسبوقة وغير متكررة فى مصر إنها محاولة جادة من أناس أكثر جدية يحاولون بناء مستقبلاً فريداً للأجيال والأجيال القادمة. حقاً كان حلماً كبيراً ورائعاً وكان تحقيقه غاية فى الصعوبة لدرجة تقترب من المستحيل ولكن بالإصرار والعزيمة والصبر والطموح تبددت العواصف وإنزاحت بعيداً وتحولت السلبيات إلى إيجابيات وإنطلق الميناء فى لحظة تاريخية فارقة فى عمر الزمن.

لقد أصبح يوم ٢٦ أكتوبر يوماً تاريخياً للإقتصاد المصرى فقد حضر السيد رئيس الجمهورية فى الصباح الباكر ليشهد لحظة مولد الميناء العملاق وقد ألقى المهندس/حمدى الشايب وزير النقل كلمة رحب فيها بالسيد الرئيس وإستعرض إنجازات وزارة النقل فى مجال النقل البحرى. ثم قام الربان / أسامة الشريف بشرح كامل للمشروع أمام السيد الرئيس وهذا نص كلمته:

سيادة الرئيس - والسادة الحضور

أهلاً ومرحباً بكم فى ميناء السخنة

ميناء مصر.. ميناء عهد مبارك .

لقد أصبح الحلم حقيقة. وتحققت رؤيتكم لإقامة هذا المشروع العملاق. ويشرفنا وجود سيادتكم بيننا اليوم للإعلان عن مولد ميناء جديد - ميناء القرن الذى يعد نقلة نوعية هائلة لصناعة النقل البحرى المصرى حيث يدار هذا الميناء وفق أحدث النظم العالمية بتقنية حديثة وفرت له الدولة كافة مقومات النجاح ليصبح أول ميناء من موانئ الجيل الرابع فى المنطقة.

يا سيادة الرئيس لماذا ميناء السخنة ؟ ولماذا الآن ؟

إن الإجابة تكمن فى التحديات العملاقة التى تواجه الإقتصاد المصرى حيث التكتلات العالمية. حيث إن موانئ الجيل الثالث والرابع التى سبقتنا إليها الدول الأخرى لم تعد وظائفها قاصرة على



ويشاهد فيلماً تسجيلياً حول مراحل المشروع

ـــــرى يفتتـــح مينـــاء القرن

ـالة مصـــرية للعـالم


ويستمع إلى شرح تفاصيل المشروع

الشحن والتفريغ والتخزين. لكنها أصبحت موانئ صانعة ومحركة للأحداث الإقتصادية حيث تحقق قيمة مضافة من خلال أنشطة التوزيع والخدمات اللوجستية وخدمة المناطق الإقتصادية المحيطة. وكم من الدول التى لا تتوافر فيها المقومات الموجودة فى مصر ولكنها إستطاعت - من خلال موانيها - أن تصبح حلقة هامة من سلسلة حلقات التجارة العالمية.

ومثال لذلك الموانئ العالمية التالية:

١- ميناء جبل على - دولة الإمارات العربية المتحدة. ٢- ميناء هامبورج - ألمانيا.
٣- ميناء روتردام - هولندا. ٤- ميناء سنغافورة.

إن مصر يجب أن يكون لها ميناء يضعها على خريطة النقل البحرى العالمى ولتصبح إحدى الحلقات الهامة فى سلسلة التجارة العالمية. واليوم هو بداية تحقيق رؤيتكم الثاقبة والأمينة. وها هى المرحلة الأولى التى نحن بصددها اليوم هى بداية الإنطلاق نحو تنفيذ المخطط الرئيسى للميناء ٢٠٢٠ .

وتشمل المرحلة الأولى :

١- محطة الحاويات ٢- البضائع العامة والرورو.
٣- بضائع الصب. ٤- محطة متخصصة لتصدير الأسمدة.
٥- منطقة لوجستية للمشروعات اللوجستية والتى ستحقق القيمة المضافة.

إن البنية الأساسية دون إدارة ناجحة ومتطورة وحديثة ودون عنصر بشرى خلاق لن تحقق كل أمانينا.

إن الميناء يعمل وفق منظومة إليكترونية متكاملة حيث الربط بين جميع محاور العمل داخل الميناء أو ما يسمى بالـ Port Community . فالإدارة الجمركية والجهات الرقابية وأنشطة الميناء داخل السخنة تعمل جميعا وفق منظومة واحدة وقاعدة بيانات واحدة تساعد على إنسياب العمل فى سهولة ويسر ودون إرتداد أو تكرار. ومن خلال تلك المنظومة. تسير الإجراءات الجمركية والرقابية بمعزل عن العميل حتى يستطيع رجل الجمارك أن يؤدى واجبه فى حرية ومن خلال تلك المظومة. يستطيع العميل أن يتابع أعماله من أى مكان وفى أى وقت وذلك من خلال أحدث الخدمات الإلكترونية المعمول بها فى الميناء. إستخدام كافة وسائل التقنية الحديثة من نظم وإتصالات فى كافة جوانب الميناء.

السياسة التمويلية للمخطط العام للسخنة ٢٠٢٠ :

وحتى لا يكون تنفيذ المخطط العام للسخنة ٢٠٢٠ عبئاً على الإقتصاد القومى. فإن السياسية التمويلية تعتمد على ٣ محاور:

١- تمويل الهيئات العالمية ذات الملاءة الإئتمانية. ٢- تدفقات رأس المال الأجنبى المباشر.
٣- مؤسسات الضمان.


الرئيس مبارك خلال زيارته لغرفة التحكم الرئيسية بالميناء والتى تدار بسواعد مصرية

المرحلة حتى ٢٠٠٥ :

ونتيجة لإمتلاكنا للنظم الإدارية الحديثة وتطبيقها ووجود بنية أساسية متطورة ومناخ إستثمارى تدعمه الدولة وتبعا للسياسة التسويقية العالمية الخارجية التى تنتهجها الشركة. فتوجد هنالك العديد من المشروعات قيد الدراسة والتنفيذ بما يتفق والمخطط العام الرئيسى للميناء ومنها:

١- مشروع الصب الزراعى لتكرير السكر بإستثمار ٢٢٥ مليون)
٢- مشروع الماشية الحية واللحوم بإستثمار ٥٠ مليون جنيه.
٣- مشروع الصب السائل - مع وزارة البترول - بإستثمار ٢٠٠ مليون.

ونتيجة لدراسات الجدوى الإقتصادية التى قامت بها أكبر بيوت الخبرة العالمية التى وضعت تصميم المخطط الرئيسى للسخنة ٢٠٢٠ . فإن النتائج المترتبة على تنفيذ هذا المخطط ستكون على النحو التالى:

١- إجمالى الإستثمارات المتوقعة للبنية الفوقية والتحتية حوالى ٨ مليار جنيه.
٢- خلق فرص عمل لما يزيد عن ٢٥ الف فرصة عمل.
٣- تحقيق قيمة مضافة من المشروعات اللوجستية تتجاوز ٦ مليار دولار سنوياً.
٤- التدفقات الرأسمالية للشركات الأجنبية المتوقعة تبلغ ٨ مليار دولار.


الرئيس مبارك يزيح الستار لمشروع محطة تموين السفن بالميناء

سيدى الرئيس حتى تكتمل المسيرة والبدء فى إستكمال مسيرة العمل لتحقيق المخطط التفصيلى للميناء لإقامة ميناء عملاق فى هذه المنطقة الواعدة فإن الأمر يتطلب:

١- إعتماد المخطط الرئيسى للميناء. ٢- إعتماد قانون التوقيع الإلكترونى.
٣- دعم المشروعات التصديرية فى المنطقة الصناعية بوضع الآلية اللازمة لذلك. بالإشتراك مع هيئة قناة السويس.
٤- الموافقة على الشراكة بين الدولة والقطاع الخاص لتنفيذ باقى المخطط الرئيسى للميناء

ولنجاح مشروع السخنة ٢٠٢٠ التى أوضحت الدراسات التى قامت بها بيوت الخبرة العالمية بالمنطقة ضرورة تنسيق الخطط الموضوعة لنمو وتطور الميناء المستقبلى والمنطقة الصناعية التى سيقوم الميناء بخدمتها حيث أن هناك إرتباطا وثيقا بين الميناء وظهيره الصناعى.

ومن هذا المنطلق أدركت الشركة ضرورة وحتمية التجانس بين الميناء والمنطقة الصناعية ولابد أن يبنى على تخطيط مستقبلى وعلى أسس علمية تراعى فيه حجم تدفقات البضائع ونوعها والتوسعات وإنسياب الحركة لتلافى التكـــدس

الرئيس مبارك يتابع شرحاً للمشروعات الجديدة



شركة العامرية للمخازن الجمركية

Amria Bonded Warehouses Co.

Mariot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الاسكندرية

شركتنا :-

- من إوائل الشركات التى يساهم القطاع الخاص فى إنشائها بمنطقة الإسكندرية والوجه البحرى بنظام الموانى الجافة .
- تم الترخيص لها لتكون مستودع إيداع جمركي عام لتعمل على تخفيف العبء عن ميناء الاسكندرية خاصة موانى الجمهورية العامة.
- تمتلك الشركة احدث معدات التداول المتطورة سواء الثقيلة أو الخفيفة ومواكبة التطور التكنولوجي لتطوير الاداء المستمر والكفاءة العالية .
- تزويد الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع المدنى لضمان سلامة مصالح عملائها .
- إدارة واعية ومدربة ذات خبرة كبيرة فى هذا المجال ..

نشاط الشركة :-

- تخزين جميع أنواع الحاويات الفارغة والمملوة بجميع أنواع البضائع الواردة والترانزيت للعملاء.
- توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة .
- مجهزة بساحات خاصة لتخزين الحاويات الثلاجة والمبردة.
- تخزين السيارات بجميع أنواعها والأوناش والمعدات والسحب لأى عدد حتى ولو سيارة واحدة من الرسالة.
- إمكانية السحب الجزئى للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .
- تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن أو الساحات وإعادة الفارغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .
- استقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
- تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة .
- بها مجمع جمركى متكامل لنهو الاجراءات الجمركية فى أسرع وقت وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلى لمصلحة الجمارك.

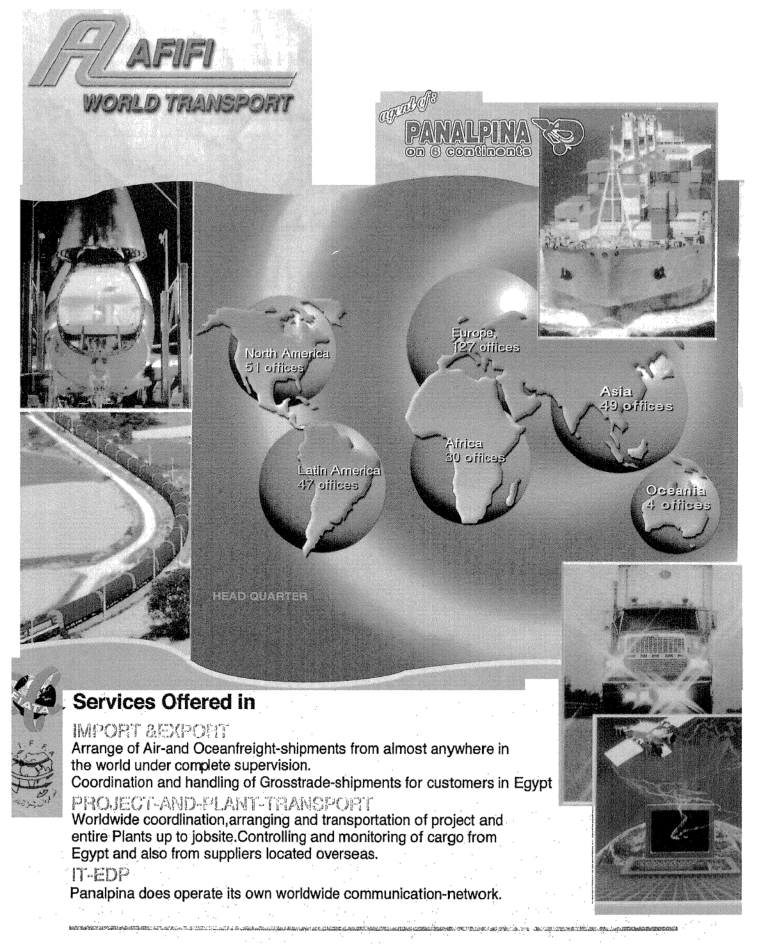


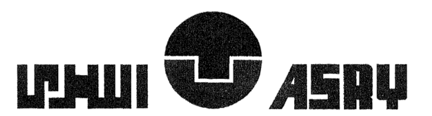
موقعنا :-

- الموقع على تلاقى الطرق (القاهرة - الاسكندرية - برج العرب) القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات

Head Office: Borg Elarab Road From Alex /Cairo
Desert Road - King Mariot
Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672
Fax : (03)4485675
E-mail:ragabnet@intouch.com

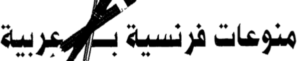
الادارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق اسكندرية القاهرة الصحراوى كينج مريوط - كنج مريوط - الاسكندرية
ت: ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢(٠٣)
فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥(٠٣)
محمول : ٠١٢٣٩٤٢٢١٦


AFIFI
WORLD TRANSPORT
agent of:
PANALPINA
on 6 continents
North America
51 offices
Europe,
127 offices
Asia
49 offices
Africa
30 offices
Latin America
47 offices
Oceania
4 offices
HEAD QUARTER
IATA
Services Offered in
IMPORT &EXPORT
Arrange of Air-and Oceanfreight-shipments from almost anywhere in the world under complete supervision.
Coordination and handling of Grosstrade-shipments for customers in Egypt
PROJECT-AND-PLANT-TRANSPORT
Worldwide coordlination,arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite.Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas.
IT-EDP
Panalpina does operate its own worldwide communication-network.



اسري
ASRY

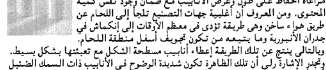




نظام STG المقاوم للنقش الأثري
أصبح النظام البيئي ذو الخصائص الأكثر ملاءمة في السوق

قامت من قبل شركة STOP-GRAFF المتخصصة فى معالجة النقش الأثرى بمعالجة أكثر من مليون متر مربع قبل أن تطرح فى الأسواق التشكيلية الجديدة من منتجاتها والتى تحمل إسم STG. وحتى الآن كانت المنتجات المقاومة للنقش الأثرى فى أغلب الأحيان عدوانية وخطيرة على البيئة أو غير فعالة فى أبسط الأحوال . واليوم وبفضل النتائج التى توصلت إليها الشركة بعد عشرة أعوام من الأبحاث والتطبيقات سمحت التشكيلية STG والمكونة من ثمانية منتجات مقاومة للنقش الأثرى بمعالجة أية مشكلة فى أى رقعة.

ومن جهة أخرى فقد قوبل هذا الإبتكار بترحيب شديد من خلال حصوله على " جائزة التحكيم" من معرض الملكية المشتركة. وقد إتسمت منتجات STG بكونها فعالة ومتعددة المواد وتكميلية وهى بالنسبة للمعظم لديها إمكانية تحمل ثنائية الإتلاف وتحترم فى نفس الوقت متطلبات بيئة المدينة.



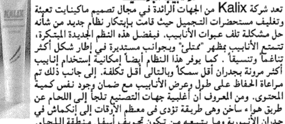
وتحتوى التشكيلية STG على منظفات تتوافق مع كل نموذج للأسطح (سواء كانت مسامية أو غير مسامية ، صلبة أو ضعيفة).كما أن هذه التشكيلية تشتمل على نظام وقائى يتألف من نظامين محددين:

الأول STG 3502 وهو حماية مقاومة للنقش الأثرى ومتعلق بالقرابين ويقوم فى أساسه على قاعدة دقيقة من شمع العسل النباتى المقوى وهو مخصص لمعالجة الأسطح المعدنية. وما أن يتم تطبيقه فى المياه الساخنة فقط حتى تتباعد النقوش الأثرية.

أما الثانى STG Ultima ويطلق عليه أيضاً (الدائم) وهو يسمح بعمليات نظافة متتالية تصل إلى مائتين وخمسين مرة دون إتلاف المعالجة. وتطبق هذه الطريقة فى النسخ عديمة اللون أو الملونة (أربعة عشر لوناً جاهزاً) وتقدم فى منتج واحد ميزة إخفاء النقش الأثرى وإعادة طلاء السطح وحمايته ضد الرقع.

وقد تم تزويد منتجات STG بمراجع عن طريق SNCF وتم إستخدام هذه المنتجات فى مترو Lille وفى معالجة المركز التاريخى القائم فى مدينة Bordeaux وكذلك فى حماية النقوش الأثرية الموجودة فى أبراج كاتدرائية Notre-Dame فى باريس.

نظام جديد للحام الأنابيب البلاستيك
نظام الـ anticollapsing يعمل على تحسين الشكل الجمالى للأنابيب البلاستيك



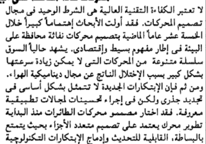
تعد شركة Kalix من الجهات الرائدة فى مجال تصميم ماكينات تعبئة وتغليف مستحضرات التجميل حيث قامت بإبتكار نظام جديد من شأنه حل مشكلة تلف عبوات الأنابيب. فبفضل هذه النظم الجديدة المبتكرة، تتمتع الأنابيب بمظهر "ممتلئ" وبجوانب مستديرة فى إطار شكل أكثر تناغماً وتنسيقاً . كما يوفر هذا النظام أيضاً إمكانية إستخدام إنابيب أكثر مرونة بجدران أقل سمكاً وبالتالى أقل تكلفة. إلى جانب ذلك تم مراعاة الحفاظ على طول وعرض الأنابيب مع ضمان وجود نفس كمية المحتوى. ومن المعروف أن أغلبية جهات التصنيع تلجأ إلى اللحام عن طريق هواء ساخن وهى طريقة تؤدى فى معظم الأوقات إلى إنكماش فى جدران الأنبوبة وما يتبعه من تكون تجويف أسفل منطقة اللحام.

وبالتالى ينتج عن تلك الطريقة إعطاء أنابيب مسطحة الشكل مع تعبئتها بشكل بسيط. وتجدر الإشارة إلى أن تلك الظاهرة تكون شديدة الوضوح فى الأنابيب ذات السمك الضئيل أو الأنواع التى لا يتم تعبئتها كلياً.

ومن ثم فإنه بفضل الأبحاث التى أجراها مكتب الدراسات والتصميمات الهندسية بشركة Kalix، تمكنت الشركة من حل مشكلة تلف أو تصدع الأنابيب عن طريق إجراء لحام بشكل مقوس بقدر ضئيل مما يسمح بتوزيع ضغوط الإنكماش الطولى على جميع الخطوط الرأسية بين منطقة اللحام وبداية الأنابيب. إذ يتم الحصول على شكل اللحام المطلوب عن طريق أنبوبة هواء ساخن تعمل على توزيع تدفق الهواء، وفقاً للهندسة الدقيقة مع كماشة لحام متوافقة بدقة مع الجزء الساخن من البلاستيك. وبالتالى يمكن تصنيع الأنابيب بإستخدام ماكينة الهواء الساخن الموجود فى الأسواق مع إضافة زدوات جيدة فقط. واليوم أمكن بيع أكثر من ٥،٠٠٠ ماكينة Kalix فى ١١٧ دولة على مستوى العالم فى إطار تحقيق ٥٠٪ من حجم الأعمال فى قطاع التصدير. وأخيراً فقد إستطاعت الشركة كسب ثقة العديد من العملاء من شركات مستحضرات التجميل على مستوى العالم مثل , L'Oreal , Estee Lauder Yves Rocher, Avon, Chanel, Coty Lancaster, Clarins...

تصنيع بلاستيك مقاوم للتلف من سكر البنجر أو الحبوب

لقد أصبح أصحاب الصناعات طالبين للبلاستيك المقاوم للتلف من أجل التعبئة والتخلص من المواد التى تلقى فى القمامة فى الحياة العادية. إن المواد الزراعية الأولية والتى إنخفض سعرها بشدة خلال العشر سنوات الأخيرة يمكن أن تستخدم فى إعداد بلاستيك مقاوم للتلف وذو خواص تقنية تجعله قابل للتشغيل وبسعر مناسب . وهناك العديد من البرامج يتم تشغيلها حالياً فى فرنسا. وأكثر هذه البرامج تقدماً هو الخاص بمصنع Erstein للسكر والموجود فى الألزاس. إن أصحاب الصناعات يعرفون بالفعل كيفية إنتاج بلاستيك مقاوم للتلف من نشا الذرة. وإذا نحينا إستعمالاته فى مجال الطب جانباً نجد أن هذه الطريقة مطورة بصورة ضئيلة لأن البلاستيمك المنتج له سعر تكلفة عالى للغاية. إن مصانع Erstein للسكر فى الألزاس فى شرق فرنسا والـIRD (معهد البحث والتنمية فى مرسيليا) وجامعة مونبيليه فى جنوب شرق فرنسا قاموا جميعهم بإستخدام طريقة لتصنيع البلاستيك المقاوم للتلف من سكر البنجر. ويتمثل هدفهم فى الحصول على مكثف مقاوم للتلف تقل تكلفته فى الإنتاج . إن الـ CVG (مركز تقويم السكريات) فى Amiens شمال فرنسا يعمل هو الآخر فى ميادين مماثلة وكذلك ARD لبناء الأبحاث فى Champagne.



محركات نفاثة محافظة على البيئة



لا تعتبر الكفاءة التقنية العالية هى الشرط الوحيد فى مجال تصميم المحركات. فقد أولت الأبحاث إهتماماً كبيراً خلال الخمسة عشر عاماً الماضية بتصميم محركات نفاثة محافظة على البيئة فى إطار مفهوم بسيط وإقتصادى. يشهد حالياً السوق سلسلة متنوعة من المحركات التى لا يمكن زيادة سرعتها بشكل كبير بسبب الإختلال الناتج عن مجال ديناميكية الهواء. ومن ثم فإن الإبتكارات الجديدة لا تتمثل بشكل أساسى فى تجديد جذرى ولكن فى إجراء تحسينات لمجالات تطبيقية معروفة. فقد اختار مصممو محركات الطائرات منذ البداية تطوير محرك يعتمد على تصميم متعدد الأجزاء بحيث يتمتع بالبساطة، القابلية للتحديث وإدماج الإبتكارات التكنولوجية فى إطار التوافق مع المتطلبات الجديدة.

وقد أوضح السيد Pierre Bry مدير التسويق بشركة CFM International قائلاً : "يتمثل الإهتمام الرئيسى لمصممى المحركات ليس فقط فى تطوير محركات عالية الكفاءة سواء من الناحية التقنية أو الإقتصادية ولكنه يرتكز أيضاً على الإلتزام بالمعايير البيئية التى أصبحت صارمة جداً (بالنسبة لمعدلات التلوث والضوضاء)". وتجدر الإشارة إلى أن شركة CFM Unternational هى ثمرة شراكة بين شركة المحركات الفرنسية Snecma Motcurs (المسئولة عن المكونات منخفضة الضغط فى المحركات وصندوق الكماليات والإجراءات الخاصة بالنواحى الصوتية) وشركة General Electric (المسئولة عن المولدات) وذلك بهدف إنتاج المحرك النفاث الجديد CFM 56 المستخدم مع الطائرات التى تتراوح قوة دفعها ما بين ١٨،٥٠٠ و ٣٤،٠٠٠ باوند.

بنية تحتية ، إنشاءات ومعدات الرياضة
الخبراء الفرنسيون فى الدوحة

فى إطار التجهيزات الخاصة بإجراء الدورة الخامسة عشر للألعاب الأسيوية المقرر عقدها عام ٢٠٠٦ فى الدوحة، قامت السلطات القطرية بإعداد ملتقى هام للمتخصصين فى النواحى الرياضية سواء كانت تكنولوجيا ، إنشاءات، معدات أو بنية تحتية فى الفترة من ٩ - ١٢ ديسمبر القادم بالمركز الدولى للمعارض فى الدوحة. تتمتع فرنسا بتجارب كثيرة فضلاً عن تكنولوجيا متطورة وخبرة عريقة فى مجال المشروعات الكبيرة ولا سيما البنية التحتية الضرورية لإنجاح المشاريع الرياضية الهامة. وبناء على مبادرة من الوكالة الفرنسية للتنمية الدولية للشركات UBIFRANCE وبدعم من البعثة الإقتصادية الفرنسية فى قطر ستقوم فرنسا بالإشتراك فى معرض "قطر الرياضى الدولى QSI" وذلك من خلال وفد كبير يتضمن رؤساء شركات خبراء ، مستشارين ومصممى معدات متخصصين فى إعداد وتنفيذ البنية التحتية المطلوبة فى مجال الرياضة. وسوف يتواجد هذا الوفد فى الجناح الفرنسى الكبير بمعرض QSI حيث سيتم عرض أشكال عديدة ومتنوعة لأهم وأحدث الإنجازات الفرنسية الناجحة فى مجال المعدات الرياضية والبنية التحتية الخاصة بها. وتجدر الإشارة إلى أن تلك الخبرات تم إختيارها بشكل دقيق بحيث تتوافق مع إمكانية تطبيقها فى قطر لإنجاح الألعاب الأسيوية عام ٢٠٠٦ بما يتناسب مع طموح السلطات المحلية ولاسيما قرار سمو الأمير الشيخ تميم بن حمد الثانى نجل أمير قطر ورئيس اللجنة الأهلية الأولمبية.

وفى إطار هذا المنظور ومن خلال إنعقاد المعرض، سيلتقى رجال الأعمال والخبراء الفرنسيين مع الصحفيين من وسائل الإعلام المحلية والإقليمية بهدف إعلامهم وإعطائهم وثائق بخصوص الكفاءات والخبرة الفرنسية فى مجال البنية التحتية والإنشاءات والمعدات الرياضية بما فى ذلك تدفق المواطنين ونقل آلاف الجماهير. ومن ثم ستسمح هذه اللقاءات للصحفيين بإطلاع القراء على الآراء والوثائق الدالة على إمكانيات الشركات الفرنسية فيما يتعلق بالإشتراك بشكل نشط فى تجهيزات البنية الرياضية المتخصصة فى الدوحة لخدمة الألعاب الأسيوية ٢٠٠٦.

وأخيراً فالجميع مدعوون لزيارة الجناح الفرنسى فى معرض "قطر الرياضى الدولى" (٩ - ١٢ ديسمبر ٢٠٠٢) والإلتقاء برجال الأعمال والخبراء القادمين خصيصاً من فرنسا بهذه المناسبة الهامة. ولمزيد من المعلومات يرجى الإتصال بـ: UBIFRANCE , MARIE - NOELLE ORIOT

14 , avenue e'Eylau 75116 paris France +33 14434045112 / fax +33 1537026 mnoriot @ubifrance.com



معارك × الجمارك

❑ قام محفوظ العرجاوى رئيس مصلحة الجمارك بجولة تفقدية بميناء السخنة الجديد والذى تم إفتتاحه مؤخراً ، حيث قام سيادته بمناقشة سير العمل الجمركى وفق النظام المميكن من أول بداية تسليم المستندات حتى لحظة الإفراج الجمركى عن البضائع الواردة حيث يتم تنفيذ كافة المعاملات والإجراءات عن طريق الحاسبات الآلية وبأقل نسبة لتدخل العنصر البشرى وقام سيادته بزيارة البنك المتواجد داخل الميناء والذى يتم عن طريقه كافة المعاملات المالية داخل الميناء بطريقة إلكترونية وإستعرض سيادته (مركز السخنة النموذجى لخدمة المتعاملين) مع الجمارك بميناء السخنة حيث يتم من خلال هذا المركز إستقبال العملاء ومراجعة المستندات الخاصة بالشحنات الواردة أو الصادرة ثم تتم عملية إدراج البيانات من خلال أجهزة الحاسبات المتواجدة بالمركز والمربوطة مع قاعدة بيانات الجمارك ثم يتم تسليم الملفات للجمارك والجهات الرقابية مرة واحدة بعدها يبدأ عمل الجمارك من معاينة وتثمين وإنهاء الإجراءات بطريقة سهلة وميسرة. وأبدى رئيس المصلحة إعجابه الشديد بما شاهده بميناء السخنة ثم قام سيادته بعقد إجتماع مع رجال الجمارك بالسويس على مائدة إفطار رمضانية.

❑ كتيبة العمل الجمركى بميناء السخنة بقيادة (فؤاد بشير) تستحق التحية والتقدير والإشادة فهم بحق يعملون بجد وإخلاص وتفانى ويصلون الليل بالنهار دون كلل ولا ملل ولا يهدفون من وراء ذلك إلا رسم لوحة جميلة للجمارك المصرية وهم يعزفون الألحان الوطنية. سهولة ويسر فى الإجراءات دونما تعقيد أو روتين وشدة وإنضباط يلحظها الجميع حتى صار ميناء السخنة عنواناً ونموذجاً مشرفاً ، تحية صادقة ومن القلب لكتيبة الإخلاص فى جمارك السخنة بقيادة الأستاذ/ فؤاد بشير وإلى الأمام لمصلحة مصر والمصريين والجمارك المصرية.

❑ برئاسة عادل رضوان بدأت لجنة التطوير بالجمارك المصرية معركة الإصلاح الشامل داخل الإدارة الجمركية حيث من المنتظر أن يتم تغيير القانون الجمركى الصادر عام ١٩٦٣ ووضع قانون جديد يتناسب مع التغيرات الحالية وفقاً للمرجعيات الإقتصادية المعاصرة، جدير بالذكر أن لجنة التطوير تضم نخبة ممتازة من رجال الجمارك المتميزين الذين عاشوا الواقع ووضعوا أيديهم على المشاكل الحقيقية التى تفوق التطوير داخل الحقل الجمركى كما أن هؤلاء قد شاركوا جميعاً فى صناعة (نموذج السخنة) الجمركى الذى يمثل إضافة حقيقية للعمل الجمركى المتطور والمتميز.

❑ رسالة قصيرة نرسلها إلى محفوظ العرجاوى الرجل الجاد والحازم والعادل بخصوص معاملة رسائل الترانزيت التى تعبر الأراضى المصرية إلى دولة أخرى رجاء من أجل مصر بوضع قواعد واضحة ومحددة ولا تقبل التأويل والخلاف بين موظف الجمارك فى جمرك الإرسال وجمرك الإستقبال من أجل مصر لا من أجل زيد أو عبيد.

❑ لوحة الشرف الجمركى هذا العدد تضم الأستاذ / محمد الشحات مدير مجمع الأعفاءات بجمارك الإسكندرية هذا الرجل الذى يدير العمل بكفاءة نادرة حيث السهولة دون تسيب والإنضباط دون تشدد هى أهم سمات الرجل، جميع العاملين معه والمتعاملين يحترمونه ويشيدون به فى كل المناسبات هذا النموذج نقدمه إلى الأستاذ/محفوظ العرجاوى رئيس مصلحة الجماك المصرية كنموذج مشرف للموظف الناجح الذى يقود رجاله بنجاح حتى يصل إلى درجة التميز.



LONG TERM SCHEDULE WEST BOUND FOR VESSELS DURING 2002

DECEMBER 2002

NAME OF VSLS	VOYAGE	ETA	PORT
M/V EMPRESS DRAGON	25 W	01/12/02	PSD
M/V GEORGE WASHINGTON BRIDGE	58 W	08/12/02	PSD
M/V EMPRESS PHONENLX	26 W	15/12/02	PSD
M/V EMPRESS SEA	26 W	22/12/02	PSD
M/V SAN PEDRO BRIDGE	23 W	29/12/02	PSD

** LONG TERM SCHEDULE FOR VESSEL DURING 2002 INDIAN CONTINETAL/FAR EAST/USA WESTCOAST AND JAPAN PORTS

DECEMBER 2002

NAME OF VSLS	VOYAGE	ETA	PORT
M/V CHICAGO BRIDGE	09E	04/12/02	PSD
M/V MACKINAC BRIDGE	43E	04/12/02	PSD
M/V FRANCE	05E	07/12/02	PSD
M/V ROTTERDAM BRIDGE	06E	11/12/02	PSD
M/V LT GREET	044E	11/12/02	PSD
M/V EMPRESS DRAGON	25E	14/12/02	PSD
M/ CHISWICK BRIDGE	06E	18/12/02	PSD
M/V INDIA LOTUS	045	18/12/02	PSD
M/V GEORGE WASHINGTON	58E	21/12/02	PSD
M/V GOLDEN GATE BRDGE	68E	25/12/02	PSD
M/V MING PROMINENC	046E	25/12/02	PSD
M/V EMPRESS PHOENIX	26E	28/12/02	PSD

YANG MING LINE

陽明海運股份有限公司

* * LONG TERM SCHEDULE NORTH BOUND AND U.S.A PORTS VESSELS DURING 2002

DECEMBER 2002

NAME OF VSLS	VOYAGE	ETA	PORT
M/V MING PROMINENC	046	01/12/02	PSD
M/V CHSWICK BRIDGE	06	02/12/02	PSD
M/V SCLASHA	047	08/12/02	PSD
M/V GOLDEN GATE BRIDGE	68	09/12/02	PSD
M/V AMBASSADOR BRIDGE	048	15/12/02	PSD
M/V LINOS GATE BRIDGE	08	16/12/02	PSD
M/V TBN	049	22/12/02	PSD
M/V GENOA BRIDGE	02	23/12/02	PSD
M/V MACKINAC BRIDGE	050	29/12/02	PSD
M/V SUEZ CANAL BRIDGE	04	30/12/02	PSD

الإسكندرية : ٢ شارع فرناند عاداه / المسلة، محطة الرمل ت/ ٤٨٦١٢٣٩- /٤٨٧٣٩٥١ /٤٨٧٣٠٧٨ - ٤٨٦٢٥٠٠

فاكس/ ٤٨٤٠٧٥٧ / ٤٨٤٧٢٦٦ تلكس/ ٥٤٦٣٠ / ٥٤٤١٨ اسكندرية

مكتب بورسعيد: ١٣ شارع الجمهورية تليفون: ٠٦٦/٣٥٩٨٨٥ - ٠٦٦/٣٥٩٧٧٥ فاكس: ٠٦٦/٣٣٦٦٤٥

مكتب دمياط بجوار شركة الحاويات تليفون وفاكس / ٣٢٠٢٢١ (٥٧)

الفروع : القاهرة - بورسعيد - السويس



آخر أخبار هيئة قناة السويس

الملاحة فى قناة السويس

أصدر قسم الإحصاء - إحصائية الملاحة عن الثمانية شهور لعام ٢٠٠٢ جاء فيها :

□ إجمالى عدد السفن العابرة ٨٨٩٨ سفينة حمولاتها ٢٩٠,٥٥٦ مليون طن .

من بين السفن العابرة:

- ١٦٤٣ ناقلة بترول حمولاتها الصافية ٧٩٩,٦٠ مليون طن.
- ١٧٤٤ ناقلة بضائع صب حمولاتها الصافية ٤٨,٧٨٤ مليون طن.
- ٤٦ ناقلة مشتركة حمولاتها الصافية ١,٩٦٧ مليون طن.
- ١١٣٦ سفينة بضائع عامة حمولاتها الصافية ١٠,٨٨٧ مليون طن .
- ٣٠١٠ سفينة حاويات حمولاتها الصافية ١٣٦,٢٨٦ مليون طن .
- ٧٠٦ حاملة (صنادل - جرارات متحركة - سيارات) حمولاتها الصافية ٢٨,٤٢٠ مليون طن
- ٣٤ سفينة ركاب حمولاتها الصافية ٥٣٨ ألف طن.
- ٥٧٩ سفينة أنواع أخرى حمولاتها الصافية ٢,٨٧٥ مليون طن.

- بمقارنة إحصائية الملاحة عن الفترة من شهر يناير حتى أغسطس ٢٠٠٢ - بمثيلتها عن نفس الفترة من العام الماضى ٢٠٠١ .

□ نجد أن القناة قد حققت زيادة فى الحمولات الآتية :

- سفن الحاويات بمقدار ٨,٢٣٤ مليون طن.
- حاملات الجرارات ٢٠٣ ألف طن .
- حاملات السيارات ٢,٢٣١ مليون طن
- سفن أخرى ٩٣١ ألف طن .

رقم قياسى فى الإيرادات:

أعلن الفريق / أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس - بأن قناة السويس حققت أعلى إيراد شهرى فى تاريخها، ويعتبر رقماً قياسياً فى الإيراد الشهرى للقناة (أغسطس ٢٠٠٢) حيث بلغ ١٧٨,٧ مليون دولار نتيجة عبور ١١٨٧ سفينة بلغت حمولاتها الصافية ١٢٤,٠٤٠ مليون طن - بزيادة ١,٦ ٪ عن نفس الشهر من العام الماضى (أغسطس ٢٠٠١) ، وبزيادة عن ثانى إيراد شهرى فى تاريخ القناة بنسبة ١٪ والذى تحقق فى يوليو الماضى ٢٠٠٢ وبلغ ١٧٣,٣ مليون دولار.

وفد مصرى لتسويق شركات القناة بإفريقيا

قام وفد من هيئة قناة السويس بزيارة عمل لدولتى كينيا وتنزانيا بإفريقيا وذلك ضمن وفد جمعية رجال الأعمال المصريين المتوجه لإفريقيا بهدف فتح أسواق جديدة فى الخارج لتنمية موارد شركات الهيئة السبع والتى تعمل فى أعمال إصلاح وبناء السفن وكذلك أعمال الإنشاءات البحرية وصهاريج البترول على أعلى تقنية عالمية، ضم الوفد المهندس وائل قدور مدير إدارة الشركات بالهيئة والمهندس فتحى العسيرى رئيس مجلس إدارة شركة القناة للرباط وأنوار السفن.

زيارة وفد كلية الدفاع الوطنى :

الأحد الموافق ١٣ أكتوبر ٢٠٠٢ الساعة ١٢, ظهراً بقاعة محاضرات مركز المحاكاة بالإسماعيلية ... إستقبل الفريق/أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس السيد اللواء أ.ح / ممدوح محمد فتحى مدير كلية الدفاع الوطنى بجمهورية مصر العربية ، والوفد المرافق له - للتعرف على معالم قناة السويس ومشروعات تطويرها ، ونظام الملاحة .. وقد تحدث الفريق / أحمد فاضل عن إنجازات الهيئة والجهود التى تبذلها لتظل قناة السويس ممراً ملاحياً عالمياً يواكب أحدث التقنيات العلمية وشرياناً للرخاء العالمى.. كما أوضح سيادته أعمال التطوير المستمرة لترسانات الهيئة ودورها فى إعادة بناء الأحواض العائمة بأيدى مصرية ١٠٠ ٪ مع مطابقتها للمواصفات العالمية والطرق المنافسة لقناة السويس.

ضم الوفد ٤٣ من المتدربين - **من بينهم دارسين من الدول الآتية:-**

نيروبى ، باكستان، الإمارات، السعودية، سلطنة عمان، الأردن، سوريا، لبنان، مصر وقد أهدى الفريق هدية تذكارية لرئيس الوفد كما أهدى الدارسين الجنيه الفضى التذكارى وقد قام الوفد بعد إنتهاء المقابلة مع السيد الفريق أحمد فاضل بجولة بحرية فى قناة السويس.

تدشين محطة لإدارة الكراكات

من منطلق تطوير وتحديث معدات هيئة قناة السويس، وزيادة كفاءة خطوط الطرد الخاصة بالكراكات الكبيرة ، ولتوفير الوقت.. تم صباح يوم الأحد ٢٢ سبتمبر ٢٠٠٢ الساعة ١١,٣٠ صباحاً ببور فؤاد.. تدشين أكبر محطة رفع ستعمل مع كراكات هيئة قناة السويس تزيد من كفاءة طرد الكراكات قدرتها ٦٠٠٠ حصان - يمكن زيادة خطوط الطرد للكراكة بأكثر من ٢ كم بمواسير طرد - علاوة على خط الطرد الخاص بالكراكة.

ومواصفاتها كالآتى:-

- قدرتها ٦٠٠٠ حصان - وزن المحطة ١٢٦٠ طن .
- طول خط الطرد يتراوح بين ٢٥٠٠ ، ٢٩٠٠ متراً حسب نوع التربة.
- الطول ٣٥ متر - العرض ١٥ متر - العمق ٤ متر
- التكلفة حوالى ١٧ مليون مارك ألمانى.
- تعمل لرفع المياه أو القيام برفع مياه مخلوطة بناتج الحفر .. وبذلك يمكن تخطى بعد أحواض الترسيب بالضفة الشرقية.
- تم بناؤها بشركة القناة للإنشاءات البحرية (إحدى شركات هيئة قناة السويس).
- حضر التدشين كل من السادة: مدير إدارة الكراكات ، ومدير الإدارة الهندسية، ومدير إدارة الترسانات ومدير إدارة الشركات.

الفريق أحمد على فاضل

أخبار من فوق السحاب

إرتفاع حركة النقل الجوى فى لبنان

صرح الدكتور **حمدى شوق** المدير العام للطيران المدنى فى لبنان بأن سياسة تحرير الأجواء قد أفاد لبنان حيث إرتفعت حركة النقل الجوى فيها بنسبة ٨,٧٪ وحققت شركة (الشرق الأوسط) الوطنية نمواً بنسبة ٥,٤٪ العام الجارى. هذا وقد أشار **خالد صعب** رئيس مطار بيروت إلى أن عدد المسافرين الذين استخدموا مطار بيروت الدولى تضاعف أربع مرات خلال السنوات العشر الماضية ووصل عددهم الآن إلى مليونين و ٤٤٤٨٥١ راكباً بزيادة نسبتها ٥٪ خلال العام الماضى.

تجديد وتطوير أسطول مصر للطيران

أجرى الطيار **عبد الفتاح كاطو** رئيس الشركة القابضة لمصر للطيران فى لندن عدة لقاءات مع المسئولين فى عدد من البنوك العالمية حيث أيدت عملية تمويل صفقات تجديد وتطوير أسطول مصر للطيران وإنشاء مركز للمعلومات والتكنولوجيا وقد أكد مصدر مسئول فى مصر للطيران أن هناك خطة لهذا التطوير حيث سيتم أول مارس القادم إستلام أول طائرة من طراز " إير باص "٣٢٠" من بين ثمانى طائرات من نفس الطراز ، وبالتالى سيتم تسليم مصانع الإيرباص ٨ طائرات من طراز "إير باص ٦٠٠" لخصم قيمتها من صفقة الطائرات الجديدة. ويدرس مجلس إدارة مصر للطيران أسلوب التطوير على عدة مراحل متتالية وفقاً لإحتياجات السوق وحركة مصر للطيران والسياحة والظروف السياسية.

ندوة لبوينج العالمية فى دبى

نظمت شركة بوينج العالمية لصناعة الطائرات المدنية ندوة علمية فى دبى إفتتحها الشيخ **أحمد بن سعيد آل مكتوم** رئيس الطيران المدنى ورئيس شركة الإمارات وعدد كبير من كبار المسئولين والمختصين بشركة بوينج وحضرها المهتمين بالطيران المدنى بمنطقة الشرق الأوسط والدول العربية حيث تم بحث التكنولوجيا الحديثة فى تصنيع الطائرات، وتوفير عوامل السلامة والأمان وراحة الركاب خلال الطيران، وأسلوب تسويق هذه الطائرات التى تتمتع بتكنولوجيا جديدة خاصة طائرات رجال الأعمال الصغيرة.

زيادة التعويضات الفورية فى مصر للطيران

وافقت شركة مصر للطيران على زيادة التعويضات الفورية المؤقتة للركاب سواء المصريين أو الأجانب الذين تتخلف أمتعتهم وحقائبهم أو يفقدونها عند وصولهم إلى المطار من ٥٠ و ١٠٠ جنيه إلى ٢٠٠ و ٤٠٠ جنيه حسب درجة السفر. تصرف بمطار القاهرة الدولى لحين صرف التأمين المقرر، وذلك تمشياً مع إرتفاع الأسعار حالياً وأسوة بالشركات العالمية.

محطات تجارب وإختبارات فى مصر

إختار الإتحاد الأوروبى مصر ضمن ثلاث دول بمنطقة الشرق الأوسط لإنشاء محطات تجارب وإختبارات، ومعايرة دقة إستخدام نظام المراقبة الجوية عبر الأقمار الصناعية والتى من المقرر تعميمها فى العالم عام ٢٠٠٥ .

بحث تحرير صناعة الطيران الجوى

إفتتح **أحمد حميد الطاير** وزير المواصلات فى دولة الإمارات المؤتمر الذى عقد فى دبى لبحث تحرير صناعة النقل الجوى، ودعا الوزير فى المؤتمر إلى قيام تعاون حقيقى بين سلطات الطيران المدنى وشركات الطيران العربية من أجل مستقبل أفضل لصناعة النقل الجوى فى الوطن العربى كله. وقرر المؤتمر دعوة قيادات الطيران فى الدول العربية إلى إطلاق حريات النقل الجوى فى المنطقة تنفيذاً لقرار مجلس وزراء النقل العربى والهيئة العربية للطيران المدنى، ودعا مجلس الطيران المدنى للدول العربية إلى متابعة هذا الموضوع ورفع تقرير عنه إلى القمة العربية.

طائرات جديدة للجوية القطرية

تعاقدت الخطوط الجوية القطرية مع شركة إيرباص على شراء ثلاث طائرات طراز "إيرباص "٣٣٠" يتم إستلام إثنين منها فى فبراير القادم والثالثة فى فبراير ٢٠٠٤ ، وقد أشار **أكبر الباكر** رئيس الشركة القطرية إلى أن عدد طائرات إسطولها قد وصل إلى ١٧ طائرة بعد أن كان لا يزيد عن ٤ طائرات قبل خمسة أعوام، ومن المتوقع أن يصل العدد إلى ٢٥ طائرة العام القادم.



المنظمــة البحــرية الدوليــة (٨)

INTERNATIONAL MARITIME ORGANIZATION




ماذا تعمـل وكيـف تعمـل ...؟



WHAT IT DOES AND HOW IT WORKS

د. مصطفى عبد العزيز كبير باحثين بمعهد ساوثهامبتون

رئيس قسم دعم المعاهد البحرية/المنظمة البحرية الدولية (سابقاً)

إستعرضنا فى المقال السابق الأسباب والخطوات التى إتخذها المجتمع البحرى للوصول إلى أول إتفاقية دولية لمستويات التدريب والتأهيل (STCW 78) . وإختتمنا المقال بإستعراض الفصول الستة لملحق الإتفاقية. وفى هذا المقال سنبدأ بإستعراض القرارات الثلاث والعشرون التى أقرها المؤتمر الدولى الذى أقر الإتفاقية فى يوليو ١٩٧٨، ثم نتعرض للتعديلات التى أدخلت على الإتفاقية حتى عام 1995 والأسباب التى دعت للتعديلات الشاملة التى أدخلت على الإتفاقية والإجراءات التى سبقتها.

القرارات الملحقة بإتفاقية STCW 78

أقر المؤتمر الدولى للإتفاقية الدولية لمستويات التدريب والتأهيل وتولى أعمال النوبة للعاملين بالبحر لعام 1978 عدداً من القرارات التى صممت كمرجع للإتفاقية ذاتها . تتضمن هذه القرارات تفصيلات أكثر من تلك التى تضمنتها بعض قواعد الإتفاقية ذاتها. ومن الجدير بالذكر أن هذه القرارات غير ملزمة، فهى ليست قرارات إجبارية بل قرارات موصية فقط. ونتعرض فيما يلى لملخص لهذه القرارات.

القرار رقم 1

القواعد الأساسية التى يجب مراعاتها عند القيام بنوبات الملاحظة الملاحية. ويتضمن هذا القرار ملحق بتوصيات إرشادية لعمل الضباط القائمين بنوبات الملاحظة الملاحية.

القرار رقم 2

توصيات إرشادية لعمل الضباط القائمين بنوبات الملاحظة الهندسية. ويتضمن هذا القرار ملحق يتناول نوبات الملاحظة الهندسية عندما تكون السفينة مبحرة وعندما تكون السفينة مستقبلة فى منطقة غـيـر مـحـمـيـة. (Unsheltered anchorage)

القرار رقم 3

القواعد والتوصيات الإرشادية لضباط السطح القائمين بنوبة الملاحظة فى الميناء . ويتضمن ملحق هذا القرار توصيات تفصيلية فى هذا الشأن.

القرار رقم 4

القواعد والتوصيات الإرشادية للضباط المهندسين القائمين بنوبة ملاحظة هندسية فى الميناء . ويتضمن ملحق هذا القرار توصيات تفصيلية فى هذا الشأن.

القرار رقم 5

المؤشرات الأساسية والتوصيات الإرشادية المتعلقة بنوبات ملاحظة الراديو (safety radio watchkeeping) وبضباط الراديو . ويتضمن ملحق هذا القرار توصيات تفصيلية فى هذا الشأن.

القرار رقم 6

المؤشرات الأساسية والتوصيات الإرشادية المتعلقة بنوبات ملاحظـــة الراديو بالنسـبة لمشـغلى التليفـــون اللاسلــــكى (radio telephone operators) .

القرار رقم 7

مشغلى أجهزة اللاسلكى (Radio operators) ويتضمن ملحق هذا القرار أربعة توصيات تتعامل مع :

- المتطلبات الدنيا لتأهيل ضباط الراديو.
- المتطلبات الدنيا لتأكيد إستمرارية الصلاحيـة لـلـعـمـل continued proficiency وتحديث المعرفة بالنسبة لمشغلى الراديو radio operators .
- المؤشرات الأساسية والتوصيات الإرشادية المتعلقة بنوبات ملاحظة الراديو.
- تدريب مشغلى الراديو radio operators.

القرار رقم 8

التدريب الإضافى للبحارة الذين يكونون جزءاً من نوبة ملاحظة ملاحية. ويوصى هذا القرار بأن يتم تدريب هؤلاء البحارة على تشغيل وإستخدام أجهزة الممشى bridge المناسبة والمطالب الأساسية لمنع التلوث.

القرار 9

المطالب الدنيا للميكانيكى الذى يتم إستخدامه كمساعد للضابط المهندس القائم بأعمال نوبة ملاحظة هندسية، ويوضح ملحق القرار هذه المطالب بالتفصيل.

القرار 10

تدريب ومؤهلات ضباط وبحارة السفن الناقلة للزيت oil tankers

القرار رقم 11

تدريب ومؤهلات ضباط وبحارة السفن الناقلة للكيماويات السائلة chemical tankers

القرار رقم 12

تدريب ومؤهلات ربابنة وضباط وبحارة السفن الناقلة للغازات المسيلة liquefied gas tankers

القرار رقم 13

تدريب ومؤهلات ضباط وبحارة السفن الناقلة للبضائع الخطرة غير المنقولة صباً Ships carrying dangerous and hazardous cargo other than in bulk

القرار رقم 14

تدريب ضباط الراديو، ويتضمن ملحق القرار تفاصيل التوصيات فى هذا الشأن.

القرار رقم 15

تدريب مشغلى التليفون اللاسلكى radiotelephone operators

القرار رقم 16

المعونة الفنية Technical assistance لتدريب وتأهيل الربابنة والأفراد المسؤلين العاملين على ظهر السفن الناقلة للزيوت والسفن الناقلة للكيماويات السائلة والسفن الناقلة للغازات المسيلة، ويشير القرار إلى أن مساعدات التدريب قد تكون محدودة فى بعض الدول، ويحث الحكومات التى يمكنها تقديم المساعدة فى هذا الشأن أن تفعل ذلك.

القرار رقم 17

التدريب الإضافى للربابنة وكبراء ضباط السفن الضخمة والسفن ذات خصائص المناورة غير العادية.

القرار رقم 18

التدريب المنطقى بمحاكى الرادار radar simulator ويوصى القرار بأن يقوم جميع الربابنة وضباط السطح بهذا التدريب.

القرار رقم 19

تدريب رجال البحر seafarers على فنيات السلامة الشخصية personal survival techniques

القرار رقم 20

التدريب على إستخدام مساعدات منع التصادم Collision avoidance aids

القرار رقم 21

شهادة الأهلية الدولية International Certificate of Competency ، ويدعو هذا القرار المنظمة البحرية الدولية لتوفير نموذج وإسم لهذه الشهادة.

القرار رقم 22

العلاقات الإنسانية، ويؤكد هذا القرار على أهمية العلاقات الإنسانية الطيبة بين العاملين على ظهر السفينة بالنسبة لسلامتها.

القرار رقم 23

تعزيز التعاون الفنى technical co-operation ولقد أكد هذا القرار على تقديره لعمل المنظمة البحرية الدولية لمساعدة الدول النامية فى تأسيس تسهيلات التدريب البحرى وفقاً للمستويات العالمية للتدريب، وتدعو المنظمة لتكثيف جهودها بهدف تعزيز القبول الدولى وتنفيذ الإتفاقية الدولية لمستويات التدريب والتأهيل وتولى أعمال النوبة للعاملين بالبحر لعام STCW 1978.

من الجدير بالذكر أن الإتفاقية قد أشارت فى مادتها الرابعة عشر إلى شروط دخولها حيز التنفيذ ، حيث إشترطت مرور إثنى عشر شهراً من تاريخ موافقة ما لا يقل عن ٢٥ دولة تكون أساطيلها التجارية- من السفن التى تصل حمولتها الكلية 100 gross tonnage طن أو أكثر - ما لايقل عن ٥٠٪ من الحمولة الكلية للأسطول العالمى من هذه السفن، ولقد تحقق هذا الشرط فى 28 إبريل 1983 ومن ثم دخلت الإتفاقية حيز التنفيذ فى 28 إبريل 1984 ، أى أن الأمر إستغرق حوالى ستة سنوات منذ إقرارها فى 7 يوليو 1978 لكى تدخل حيز التنفيذ.

تناولت المادة الثانية عشر من الإتفاقية إشتراطات وأساليب إجراء التعديلات على الإتفاقية وملحقاتها وفرقت فى هذا الشأن بين أسلوبين:

- إجراء التعديلات من خلال لجنة السلامة الـبـحـريـة Maritime Safety committee
- إجراء التعديلات من خلال مؤتمر Conference

فى كلا الأسلوبين يتم:

- إقرار التعديل بأغلبية ثلثى أعضاء الإتفاقية الحاضرين فى اللجنة أو فى المؤتمر - بما فيهم الدول غير الأعضاء بالمنظمة.
- تعتبر التعديلات الخاصة بمواد الإتفاقية مقبولة من تاريخ إقرارها بأغلبية ثلثى أعضاء الإتفاقية، وتدخل حيز التنفيذ - بالنسبة للدول التى وافقت عليها- بعد ستة شهور من تاريخ قبولها.
- تعتبر التعديلات الخاصة بملحق الإتفاقية مقبولة بعد مرور سنتين من تاريخ إخطار أعضاء الإتفاقية بها أو بعد مرور فترة زمنية يتم تحديدها وقت إقرار الإتفاقية بأغلبية ثلثى أعضاء الإتفاقية على أن لا تقل هذه الفترة عن سنة واحدة، وتدخل التعديلات الخاصة بملحق الإتفاقية حيز التنفيذ - بالنسبة للدول التى وافقت عليها - بعد ستة شهور من تاريخ قبولها.

يمكن رفض أى تعديل مقترح بواسطة ثلث أعضاء الإتفاقية أو بواسطة مجموعة من الدول أعضاء الإتفاقية تصل الحمولة الكلية للأساطيل التجارية الخاصة بها إلى ما لا يقل عن 50% من الحمولة الكلية للأسطول العالمى.

تعديل مايو 1991

أقر هذا التعديل فى 22 مايو 1991 ودخل حيز التنفيذ فى أول ديسمبر 1992 . ويتناول هذا التعديل فى معظمه المطالب الإضافية التى أصبحت ضرورية بعد تطبيق النظام العالمى للإستغاثة والسلامة البحرية Global Maritime Distress.

and Safety System (GMDSS)

تعديل مايو 1994

أقر هذا التعديل فى 25 مايو 1994 ودخل حيز التنفيذ فى أول يناير 1996. وقد قام هذا التعديل بإستبدال الفصل الخامس من ملحق الإتفاقية والمتعلق بالمتطلبات الخاصة بالضباط والأفراد العاملين على الناقلات tankers.

تعديل يوليو 1995

أقر هذا التعديل فى 7يوليو 1995 ودخل حيز التنفيذ على مراحل كان أولها فى أول فبراير1997.

يعتبر تعديل يوليو 1995 أكبر وأهم تعديل يجرى على الإتفاقية الدولية لمستويات التدريب والتأهيل وتولى أعمال النوبة للعاملين بالبحر لعام 1978 ، فعلى مدى سنين تطبيق الإتفاقية منذ دخولها حيز التنفيذ فى إبريل 1984 وحتى عام 1993 ظهرت العديد من الإنتقادات التى وجهت للإتفاقية.

- نظر إلى الإتفاقية منذ لحظة إقرارها فى يوليو 1987على أنها ناتج المساومة للوصول إلى حل وسط بين الدول التى تطالب بمستويات عالية جداً من التدريب والتأهيل لرجال البحر والدول القلقة بالنسبة لإمكانية وصولها لهذه المستويات.

- من أكثر من خمسة عشر عاماً على إقرار إتفاقية 1978 وتحتاج الآن إلى تحديث سريع، وإذا ما أتبع الأسلوب التقليدى لتعديل الإتفاقية فإن الأمر سيتطلب سنوات عديدة قبل دخولها حيز التنفيذ حيث يتطلب الأمر موافقة ثلثى الدول أعضاء الإتفاقية ومن ثم تم اللجوء إلى أسلوب القبول الضمنى Tacit Acceptance لإقرار تعديلات يوليو 1995. فى هذا الأسلوب يتم تحديد وقت محدد لدخول التعديل حيز التنفيذ مالم تصل المنظمة أية إعتراضات من عدد محدد من الدول الأعضاء بالإتفاقية ووفقاً لذلك دخلت الإتفاقية المعدلة حيز التنفيذ فى أول فبراير 1997

- لقد أتى هذا التعديل كإستجابة للحاجة لتحديث الإتفاقية ولمواجهة الإنتقادات التى وجهت إليها. ومن أهم هذه الإنتقادات الغموض الذى إكتنف العديد من المصطلحات المستخدمة فى الإتفاقية، ولعل أهمها to the satisfaction of the administration والذى أدى فى العديد من الحالات إلى تفسير مختلف من جانب الدول مما أدى إلى عدم تطبيقها بطريقة متماثلة فى الدول المختلفة.

- لم تفرض الإتفاقية على الدول الأعضاء بها أية إلتزامات صارمة بالنسبة لتطبيقها.

- شكلت لجنة من عشرة خبراء لمراجعة الإتفاقية مراجعة تفصيلية وإقتراح التعديلات المطلوبة ولقد عقدت هذه اللجنة عدة إجتماعات بمقر المنظمة البحرية الدولية بلندن خلال أعوام 1993-1995 .

ولقد قامت هذه اللجنة بدراسة تفصيلية لكافة الإنتقادات التى وجهت للإتفاقية.

- لعل من أوضح التعديلات التى أدخلت على الإتفاقية هو ظهور مدونة للإتفاقية STCW Code مكونة من جزئين ، Code A وجميع مشتملاته إجبارية وواجبةالتنفيذ، و Code B ويحتوى على توصيات إرشادية. ومن المتوقع أن بعض ما تضمنه Code B سوف تنتقل فى وقت لاحق إلىCode A لتصبح واجبة التنفيذ.

- لقد سبق إستخدام مفهوم المدونات Codes فى الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح فى البحار SOLAS والميزة الأساسية لإستخدام مفهوم المدونات هى أن إمكانية تعديل المدونة Code ستكون أسهل وأسرع من تعديل الإتفاقية. وهكذا فإنه بإستخدام مفهوم المدونات من المتوقع أن يتم تحديث الإتفاقية المعدلة دون صعوبة أو تأخير كبير.

- أحد أهم التغيرات التى شملها التعديل هو إستخدام الأسلوب الوظيفى Functional Approach للتأهيل بدلاً من الأسلوب التقليدى الذى كان مستخدماً فى الإتفاقية قبل التعديل.

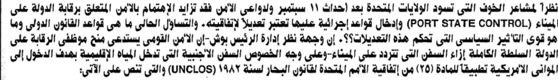
- فى نهاية عمل لجنة الخبراء تم عرض الإتفاقية بالكامل فى صورتها المعدلة التى إقترحتها لجنة الخبراء على المؤتمر الدولى الذى عقد بمقر المنظمة البحرية الدولية واقرت فى صورتها النهائية فى 7 يوليو 1995.

e-mail: METconltd@aol.com

قواعد القانون واللعبة السياسية فى رقابة الدولة على الميناء

PORT STATE CONTROL (P.S.C)

تقديم/وجيــــه عــــرفــه مصطفى



نظراً لمشاعر الخوف التى تسود الولايات المتحدة بعد أحداث ١١ سبتمبر ولدواعى الأمن فقد تزايد الإهتمام بالأمن المتعلق برقابة الدولة على الميناء (PORT STATE CONTROL) وإدخال قواعد إجرائية عليها تعتبر تعديلاً لإتفاقيته. والتساؤل الحالى ما هى قواعد القانون الدولى وما هو قوى التأثير السياسى التى تحكم هذه التعديلات؟؟. إن وجهة نظر إدارة الرئيس بوش-إن الأمن القومى يستدعى منح موظفى الرقابة على الدولة السلطة الكاملة إزاء السفن التى تتردد على الميناء-وعلى وجه الخصوص السفن الأجنبية التى تدخل المياه الإقليمية بهدف الدخول إلى الموانى الأمريكية تطبيقاً للمادة (٢٥) من إتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار لسنة ١٩٨٢ (UNCLOS) والتى تنص على الآتى:

حقوق الحماية للدولة الساحلية

١- للدولة الساحلية أن تتخذ فى بحرها الإقليمى الخطوات اللازمة لمنع أى مرور لا يكون بريئاً.

٢- فى حالة السفن المتوجهة إلى المياه الداخلية أو التى تريد التوقف فى مرفق مينائى خارج المياه الداخلية، للدولة الساحلية الحق أيضاً فى إتخاذ الخطوات اللازمة لمنع أى خرق للشروط التى يخضع لها دخول تلك السفن إلى المياه الداخلية أو توقفها فى المرافق المينائية.

٣- للدولة الساحلية أن توقف مؤقتاً، دون تميز قانوناً أو فعلاً بين السفن الأجنبية، العمل بالمرور البرى للسفن الأجنبية فى قطاعات محددة من بحرها الإقليمى إذا كان هذا الإيقاف ضرورياً لحمايةأمن تلك الدولة بما فى ذلك المناورات بالأسلحة ولا يبدأ نفاذ هذا الإيقاف إلا بعد أن يعلن عنه الإعلان الواجب.

ولإلقاء الضوء على هذه الأحكام المختلفة يحق لحكومة الولايات المتحدة إتخاذ أى معايير رقابية تجدها مناسبة، علاوة على حق المرور البرئ المشار إليه حيث تتمتع سفن جميع الدول الساحلية كانت أو غير الساحلية بحق المرور البرى وخلال البحر الإقليمى للدولة الأجنبية وذلك يؤكد الشروط المعنية. ولتحديد معنى حق المرور – وحق المرور البرئ فإن المادة (١٨) تحدد معنى حق المرور والمادة (١٩) تحدد معنى المرور البرئ.

- حق المرور: (م١٨)

١- المرور يعنى الملاحة خلال البحر الإقليمى لغرض :

(أ) إجتياز هذا البحر دون دخول المياه الداخلية أو التوقف فى مرسى أو فى مرفق مينائى يقع خارج المياه الداخلية.

(ب) أو التوجه إلى المياه الداخلية أو منها أو التوقف فى أحد هذه المراسى أو المرافق المينائية أو مغادرته.إن هذا الحق مشروط على أى حال حيث أن الفقرة التالية تنص على :

٢- يكون المرور متواصلاً وسريعاً ومع هذا فإن المرور يشتمل على التوقف والرسو ولكن فقط بقدر ما يكون هذا التوقف والرسو من مقتضيات الملاحة العادية، أو حين تستلزمها قوة قاهرة أو حالة شدة، أو حين يكونان لغرض تقديم المساعدة إلى أشخاص أو سفن أو طائرات فى حالة خطر أو شدة.

- حق المرور البرئ:

١- يكون المرور بريئاً مادام لا يضر بسلم الدولة الساحلية أو حسن نظامها أو بأمنها – ويتم هذا المرور طبقاً لإتفاقية الأمم المتحدة لقانون البحار ولقواعد القانون الدولى الأخرى.

٢- تنص الفقرة الثانية علي عدة أنشطة مارستها السفينة المعنية تعتبر ضاراً بسلم الدولة الساحلية أو حسن نظامها أو بأمنها:

أ- (أى تهديد بالقوة أو إستعمال لها ضد سيادة الدولة الساحلية أو سلامتها الإقليمية أو إستقلالها السياسى أوبأى صورة أخرى إنتهاكاً لمبادئ قانون الدولة المتمثلة فى ميثاق الأمم المتحدة والأنشطة الأخرى التى تتنافى مع حق المرور البرئ.

ب- (أى مناورة أو تدريب بأسلحة من أى نوع).

ج- (أى عمل يهدف إلى جمع معلومات تضر بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها).

د- (أى عمل دعائى يهدف إلى المساس بدفاع الدولة الساحلية أو أمنها).

هـ- (إطلاق أى طائرة أو إنزالها أو تحميلها).

و- (إطلاق أى جهاز عسكرى أو إنزاله أو تحميله).

ز- تحميل أو إنزال أى سلعة أو عملة أو شخص خلافاً لقوانين وأنظمة الدولة الساحلية الجمركية أو الضريبية أو المتعلقة بالهجرة).

ح- (أى عمل من أعمال التلويث المقصود والخطير يخالف الإتفاقية).

ط- أى من أنشطة صيد الأسماك.

ى- القيام بأنشطة بحث أو مسح.

ك- أى فعل يهدف إلى التدخل فى عمل من شبكات المواصلات ومن مرافق أو المنشآت الأخرى للدولة الساحلية.

ل- أى نشاط آخر ليست له علاقة مباشرة بالمرور.

ومن ذلك يتضح أن السلطة المتاحة لأعضاء رقابة الدولة على المينا، فى الدولة الساحلية توفر قدراً من المرونة لإختيار معايير الرقابة التى تطبق على السفن الأجنبية فى بحرها الإقليمى والميناء الداخلية. ويعمل الوفد الأمريكى فى المنظمة البحرية الدولية بكل جهد لدعم السلطات المزمع منحها لـP.S.C لغرض مكافحة الإرهاب. وبتحديد أكثر تركز الأضواء على منهج جديد لـ P.S.C لربطه مع الإتفاقية الدولية لسلامة الأرواح فى البحار Solas (١٩٧٤ Convention) وتعديلاتها بحيث يمنح أعضاء رقابة الدولة على الميناء سلطة منع السفن الأجنبية من الدخول إلى الميناء – وقد إستندت الولايات المتحدة فى ذلك على نص المادة (٢٥) – قانون الأمم المتحدة فى البحار حيث تتخذ الدولة الساحلية المعايير الحمائية ضد السفن التى تتجه إلى المياه الداخلية وهى قاعدة مطاطة تتيح الإعتداء على الحريات الشخصية والإعتداء على السيادة الوطنية ممثلة فى السفينة رافعة علم الدول الأخرى.

- إعتبارات أمن الولايات المتحدة:-

إن حكومة الولايات المتحدة قد أوضحت بأن معايير الرقابة فى ظل قاعدة سولاس ١ / ١٩ لا يستكمل إلا إذ توافقت مع تطبيقات الأمن البحرى. وعلى أجهزة الرقابة أن تأخذ فى الإعتبار حالة السفينة والطاقم والبضاعة وكذلك حالة وظروف التسهيلات المتاحة فى الميناء الذى ترددت عليه كما تأخذ فى الإعتبار المخاطر الأمنية فى حالة عملية النقل من السفينة إلى أخرى.

وفى سبيل إتمام هذه المهام فإن أعضاء P.S.C قد سمح لهم بإجراء التفتيش خارج الميناء تأسيساً على مبادئ القانون الدولى – وذلك حتى يمكن التدخل عند الضرورة. وحيث أن ٩٩٪ من الأسطول التجارى العالمى تخضع لقواعد إتفاقية سولاس لذا فإن أى تعديلات على هذه الإتفاقية تجب أن تحظى بالموافقة العالمية وتصديق الحكومات المتعاقدة الأطراف فى الإتفاقية.

★★★

تكنولوجيا وحقبة جديدة من الدهانات البحرية تبدأ مع حلول عام ٢٠٠٣!



بقلم / سميـــر حجــازى مدير مبيعات الدهانات البحرية بشركة يوتن للدهانات



أيام قليلة بقت على حقبة وعصر جديد فى عـالم الدهانات المقاوة للطحالب البحرية والحشف، فمع بداية أول أيام عام ٢٠٠٣ سيبدأ في هذه الأيام ولأبد إنتاج وتطبيق الدهانات البحرية المقاومة للحشف الغير محتوية علي مادة القصدير العضوى والذى تم حظر إستخدامه عالمياً بواسطة منظمة الملاحة العالمية IMO والإتحاد العالمى لهيئات الإشراف IACS وغيرهما من الجهات وبالأخص القائمة على حماية البيئة. وقد إستعدت الشركات المنتجة للدهانات البحرية منذ سنوات لإنتاج الدهانات البديلة والتى يفترض أن تؤدى نفس الغرض من مقاومة تراكم الحشف على أبدان السفن حيث أن تراكم هذه الكائنات يسبب خسائر فادحة لملاك السفن والوحدات البحرية سواء فى زيادة المقاومة/ المعاوقة أثناء الإبحار وما يتبعه من مصروفات طائلة فى زيادة إستهلاك الوقود بالإضافة إلى تأخر وصول السفن فى مواعيدها المحددة والإجهادات الإضافية التي تحدث على الماكينات نتيجة لزيادة المقاومة / المعاوقة. وأخيراً ، إن تكون الحشف البحرى على أبدان هذه السفن يزيد من تكون الصدأ وجعل الأسطح الحديدية غير مستوية ومحتوية على كثير من النتوءات والتعاريج، الأمر الذى معه يضطر المالك إلى الدخول إلى أحواض الصيانة وما يتبع ذلك من مصروفات طائلة إضافية!

نتيجة للإحتياج الآتى :

١- سفح وإزالة الحشف.

٢- الإضطرار إلى تغيير بعض الألواح الحديدية.

٣- شراء نظام كامل من الدهانات البحرية للبدن بالكامل.

٤- مصروفات هذه الأعمال والصيانة داخل الأحواض.

٥- تعطل السفينة عن العمل وخسارتها لبعض العقود نتيجة خروجها عن الخدمة.

وعلى هذا فإن التحدى الحقيقى الذى تواجهه الشركات المنتجة للدهانات البحرية هو إيجاد البديل الذى يحقق كلا الهدفان:

الأول: أداء الدهان المقاوم للحشف بنفس جودة سابقة المحتوى على مادة القصدير العضوى "و هو ما يعد مادة عالية السمية مانعة لتكون الحشف"

الثانى : أن يكون البديل الجديد متواكب ومتوافق مع قوانين البيئة العالمية.

وعلى هذا فإنه مع بداية عام ٢٠٠٣ ستظهر الكثير من المناقشات والآراء حول هذا الموضوع إلا أنه من المؤكد أن حقبة الدهانات البحرية المحتوية على مادة القصدير العضوى قد زالت وللأبد حيث تعد بعض الهيئات العالمية للإشراف والجهات القائمة على حماية البيئة قانوناً سيكون من شأنه معاملة الدهانات البحرية المحتوية على القصدير "سواء فى الحالة السائلة أو الصلبة / بقايا الدهانات المسفوحة من على أبدان السفن" ستعامل معاملة النفايات السامة وأن تكاليف التخلص منها فى الأماكن المخصصة لها سيزيد من أعباء من يتعامل فى هذه المواد ، هذا بالإضافة للغرامات المالية المتوقع تطبيقها علي الجهات المتعاملة فى هذه المواد.

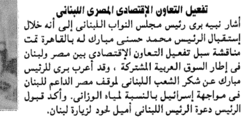
أخبـــار إنترناشيونال

وقف تجارة الماس الملوث بالدماء

وافقت ٥٢ دولة من دول العالم على تطبيق نظام دولى جديد إعتباراً من العام القادم خاص بوقف عمليات الإتجار الغير مشروع فى الماس وذلك بهدف القضاء على عمليات الإتجار فى الماس بغرض تمويل الحرب والإرهاب والتى يطلق عليها "تجارة الماس الملوث بالدماء".

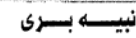
عقد المؤتمر العالمى لمنظمى المعارض بمصر

وافقت الجمعية العمومية للإتحاد الدولى للمعارض فى إجتماعها بألمانيا على إسناد تنظيم المؤتمر العالمى لمنظمى المعارض بمصر فى الدورة رقم ٧٠ المقبلة، وتعتبر هذه هى المرة الأولى التى تعقد فيها هذه الدورة بالمنطقة العربية، ومن المتوقع أن يحضرها حوالى ٤٥٠ من رجال الصناعة بإعتبارها البورصة الفعلية لأسواق المعارض فى العالم.



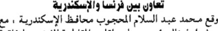
تفعيل التعاون الإقتصادى المصرى اللبنانى





نبيــه بــرى

أشار نبيه برى رئيس مجلس النواب اللبنانى إلى أنه خلال إستقبال الرئيس محمد حسنى مبارك له بالقاهرة تمت مناقشة سبل تفعيل التعاون الإقتصادى بين مصر ولبنان فى إطار السوق العربية المشتركة ، وقد أعرب برى للرئيس مبارك عن شكر الشعب اللبنانى لموقف مصر الداعم للبنان فى مواجهة إسرائيل بالنسبة لمياه الوزانى. وأكد قبول الرئيس دعوة الرئيس اللبنانى أميل لحود لزيارة لبنان.



تعاون بين فرنسا والإسكندرية

وقع محمد عبد السلام المحجوب محافظ الإسكندرية ، مع ميشيل فوزال رئيس مجلس إقليم المقاطعة الفرنسى إتفاقية للتعاون المشترك فى مجالات الثقافة والإقتصاد والتجارة والتأهيل المهنى وتعليم الطلاب الشباب، وذلك فى إطار سياسة فرنسا فى الإنفتاح على دول حوض البحر المتوسط، وتشمل هذه الإتفاقية أيضاً تنمية مشاريع مشتركة بهدف تأكيد العلاقات الإقتصادية والإجتماعية والثقافية الموجودة فعلاً بين البلدين.

عبد السلام المحجوب

هل هذا هو الحل؟!!

عرض وليد جنبلاط رئيس الحزب التقدمى الإشتراكى فى ندوة بمنطقة البقاع فكرة مثيرة للجدل لحل الأزمة الإقتصادية فى لبنان فى الوقت الذى تتركز فيه الجهود لحل هذه الأزمة، وتدعو فكرة جنبلاط إلى العودة لزراعة الحشيش والأفيون لحل هذه الأزمة . على أن يتم ذلك بطريقة مدروسة لإمكان تصدير هذه المخدرات للأغراض الطبية فقط، كما هو متبع فى تركيا التى لا تزال تزرع المخدرات وتصدرها.

شركة تكافل بحرينية

تم فى البحرين طرح أسهم الإكتتاب فى شركة تكامل تحت إشراف مؤسسة نقد البحرين برأس مال مستهدف ١٣٠ مليون دولار- ويكون مقرها " مرفأ البحرين " وقد صرح عصام جناحي الرئيس التنفيذى لبيت التمويل الخليجى أن أعمال هذه الشركة ستتركز على دول مجلس التعاون لدول الخليج العربية، ودول الشرق الأوسط وشمال إفريقيا والدول الإسلامية حيث ستتاح للمستثمرين فرصة تملك حصص رئيسية فى الشركة عن طريق الإكتتاب الخاص، وأشار كصناديق الإستثمار فى التعليم والصحة والحج والعمرة وغيرها.

المطالبة بإنشاء أكاديمية عربية إفريقية

عقدت ندوة التعليم العالى والتنمية فى شمال إفريقيا بالعاصمة الليبية طرابلس حيث شارك فيها كل من مصر والسودان وليبيا والجزائر وتونس والمغرب وموريتانيا والنيجر ومالطا، وقد طالبت الندوة فى ختام أعمالها بإنشاء أكاديمية عربية - إفريقية للتنمية والبحث العلمى ، وجامعة للدراسات العليا والبحوث، ودار نشر لتوفير المرجع العلمى المناسب وبأيسر السبل وأقل التكاليف الممكنة، كما أوصت الندوة أيضاً بإنشاء شبكة علمية عربية إفريقية لتنسيق جهود البحث العلمى وتبادل نتائجه لخدمة قضايا التنمية الإفريقية.

مدرسة لتعليم اللغة الهيروغليفية

تبدأ الدراسة بمدرسة المتحف المصرى إعتباراً من مطلع العام القادم، وهى المدرسة الأولى من نوعها فى العالم حيث سيتم فيها تعليم الكبار اللغة الهيروغليفية من خلال محاضرات عن تاريخ مصر القديم وفنها المعمارى والآثار يمنح بعدها الطالب شهادة من المتحف.

طائرات مجهزة بأحدث أجهزة الهبوط

صرح "لى چونسون" رئيس شركة "بوينج بزنس" إحدى شركات بوينج وچنرال إلكتريك بأن هناك تركيزاً على إنتاج طراز جديد من طائرات "بوينج ٧٣٧/ ٧٠٠" المخصصة لرجال الأعمال وكبار الشخصيات حتى يمكنهم القيام برحلات ممتدة مثل لوس انجلوس-لندن-باريس-نيويورك وذلك بعد تجهيزها بأحدث أجهزة الهبوط، وتبلغ تكلفة الطائرة حوالى ٣٩ مليون دولار بخلاف تكلفة تجهيزها بالصالونات وغرف المكاتب والنوم التى تصل إلى ما بين ١٠ و ١٥ مليون دولار حسب رغبة العميل، وأشار چونسون إلى أن معظم طلبات شراء هذا النوع من الطائرات من منطقة الخليج والمملكة العربية السعودية.

تسليم البضاعة خالصة أجرة النقل فى مكان الوصول

CARRIAGE AND INSURANCE PAID TO (CIP)

أ تابع إلتزامات البائع

أ-٨: إثبات التسليم، ومستندات النقل أو الرسائل الإلكترونية المماثلة:
يقوم على نفقته بتزويد المشترى بسند النقل المعتاد (مثل سند الشحن القابل للتداول، أو سند النقل البحرى غير القابل للتداول، أو سند النقل عبر القنوات المائية الداخلية، أو سند النقل الجوى، أو سند النقل بالسكك الحديدية، أو سند النقل البرى، أو سند النقل المختلط).
وإذا كان الطرفان (البائع والمشترى) قد إتفقا على التراسل الإلكترونى فيما بينهما، ففى هذه الحالة يمكن إستبدال السندات المشار إليها فى الفقرة السابقة بما يماثلها من الرسائل المتبادلة طبقاً للنظام الإلكترونى لتبادل المعلومات.

A-8 Proof of delivery, transport document or equivalent electronic message:
Provide the buyer at the seller's expense, if customary, with the usual transport document (for example, a negotiable bill of lading, a non-negotiable sea waybill, an inland waterway document, an air waybill, a railway consignment note, a road consignment note or a multimodal transoport document).
Where the seller and the buyer have agreed to communicate electronically, the document referred to in the preceding paragraph may be replaced by an equivalent electronic data interchange (EDI) message.

أ-٩ : فحص وتغليف وتجنيب البضاعة:
يتحمل تكاليف فحص البضاعة وتحديدها (مثل فحص نوع البضاعة وقياسها ووزنها وعدها) وهى العمليات الضرورية لقيامه بتسليم البضاعة طبقاً لما جاء فى البند (أ-٤). ويتحمل تكاليف تغليف أو تعبئة أو تحزيم البضاعة (ما لم يجرى العرف بإمكانية شحن هذه البضاعة صباً دون تغليف أو تعبئة أو تحزيم) وذلك إذا كانت هذه العمليات ضرورية لنقل البضائع المماثلة للبضاعة المتفق عليها علي وسيلة النقل التي دبرها لنقل هذه البضاعة. وعليه أيضاً أن يقوم بوضع العلامات اللازمة على البضاعة.

A 9 Checking - packaging - marking
Pay the costs of those checking operations (such as checking quality, measuring, weighing, counting) which are necessary for the purpose of de livering the goods in accordance with A.4.
Provide at his own expense packaging (unless it is usual for the particular trade to send the goods of the contract description unpacked) which is required for the transport of the goods arranged by him. Packaging is to be marked apropriately.

أ-١٠ : الإلتزامات الأخرى :
على نفقة المشترى وتحت مسئوليته، يقوم البائع بتقديم كافة المساعدات الممكنة لتزويد المشترى بأية مستندات أو أية رسائل إلكترونية معادلة لها (غير المستندات المذكورة فى البند (أ - ٨) تحرر أو يجرى العمل بها في الدولة التي يتم فيها شحن البضاعة و / أو دولة المنبع أو المنشأ ، وذلك إذا طلب المشترى هذه المستندات لتمكينه من القيام بإجراءات إستيراد البضاعة، أوإذا كانت هذه المستندات ضرورية لتمرير البضاعة ترانزيت في دولة أخرى.

A 10 Other obligations
Render the buyer at the latter's request, risk and expense, every assistance in obtaining any documents or equivalent electronic messages (other than those mentioned in A.8.) issued or transmitted in the country of dispatch and / or of origin, which the buyer may require for the importation of the goods and where necessary, for their transit through another country.

ب إلتزامات المشترى

B THE BUYER MUST

ب-١ : دفع الثمن :
يقوم بدفع الثمن المتفق عليه فى العقد.

ب-٢: الأذون والتراخيص والمستندات الرسمية:
يقوم على نفقته وتحت مسئوليته بتحمل مخاطر وتكاليف إستصدار ترخيص إستيراد البضاعة وأية أذون رسمية أخرى خاصة بإستيراد البضاعة. ويقوم بكافة الإجراءات الجمركية الخاصة بتمرير البضاعة ترانزيت فى دولة أخرى.

B 1 Payment of the Price
Pay the price as provided in the contract of the sale.

B 2 Licences, authorisations and formalities
Obtain at his own risk and expense any import licence or other official authorisation and carry out all customs formalities for the importation of the goods and, where necessary, for their transit through another country.

ب- ٣ : عقد النقل :
لا إلتزام عليه.

B 3 Contract of carriage
No obligation

ب- ٤: إستلام البضاعة:
يقبل إستلام البضاعة مادامت قد سلمت طبقاً لما ورد فى البند (أ-٤). كما يقوم بإستلام البضاعة من الناقل فى مكان الوصول المتفق عليه.

B4 Taking delivery
Accept delivery of the goods when they have been delivered in accordance with A.4. and receive them from the carrier at the named place of destination.

ب-٥: إنتقال المسئولية عن المخاطر:
يتحمل جميع مخاطر الفقد أو التلف التى قد تلحق بالبضاعة إعتباراً من وقت تسليم البضاعة طبقاً لما ورد فى البند (أ-٤).
وإذا فشل فى إخطار البائع بالمعلومات المذكورة في البند (ب - ٧) فإنه يتحمل جميع المصاريف الإضافية التى قد تنجم بسبب البضاعة إعتباراً من الموعد المحدد للشحن أو إنتهاء الفترة المتفق عليها لشحن البضاعة . وذلك على فرض أن تكون البضاعة مجنبة وغير مختلطة بغيرها أو تم تحديدها بما يجعلها البضاعة محل التعاقد.

B 5 Transfer of risks
Bear all risks of loss of or damage to the goods from the time they have been delivered in accordance with A.4.
Should he fail to give notice in accordance with B.7., bear all risks of the goods from the agreed date or the expiry date of the period fiexed for delivery provided, however, that the goods have been duly appropriated to contract, that is to say, clearly set aside or other wise identified as the contract goods.

ب-٦: توزيع المصاريف:
فى ضوء ما تقرر في البند (أ-٣) يتحمل جميع تكاليف البضاعة إعتباراً من وقت تسليمها طبقاً لما ورد فى البند (أ-٤) . وما لم تكن هذه التكاليف متضمنة فى أجرة النقل التى يدفعها البائع أو محددة بإتفاق تم بين البائع والناقل عند إبرام عقد النقل، يتحمل المشترى جميع تكاليف البضاعة أثناء نقلها حتى وصولها إلى مكان الوصول المتفق عليه، بما فى ذلك تكاليف تفريغ البضاعة. وإذا فشل فى إخطار البائع طبقاً لما جاء فى البند (ب-٧) فإنه يتحمل جميع المصاريف الإضافية التى قد تنجم بسبب البضاعة إعتباراً من إنتهاء الموعد المحدد للشحن أو إنتهاء الفترة المتفق عليها لشحن البضاعة. وذلك على فرض أن تكون البضاعة مجنبة وغير مختلطة بغيرها أو تم تحديدها بما يجعلها البضاعة محل التعاقد.
ويتحمل بجميع الرسوم والضرائب المفروضة على عملية إستيراد البضاعة. كما يلتزم بالقيام بجميع الإجراءات الجمركية الرسمية الخاصة بإستيراد البضاعة أو الخاصة بتمرير البضاعة ترانزيت فى دولة أخرى.

B 6 Division of costs
Subject to the provisions of A.3., pay all costs relating to the goods from the time they have been delivered in accordance with A.4. and , unless such costs and charges have been included in the freight or incurred by the seller when contracting for carriage in accordance with A.3.a, pay all costs and charges relating to the goods whilst in transit until their arrival at the agreed place of destination, as well as unloading costs.
Should he fail to give notice in accordance with B.7., pay the additional costs therby incurred for the goods from the agreed date or the expiry date of the period fixed for dispatch provided , however, that the goods have been duly appropriated to the contract, that is to say, clearly set aside or other wise identified as the contract goods.
Pay all duties , taxes and other official charges as well as the costs of carrying out customs formalities payable upon importation of the goods and , where necessary, for their transit through another country.





فى حفل بهيج ضم الأهل والأصدقاء
بفندق رمادا تم حفل زفاف الدكتور/ماجد
نجل الأستاذ/ أبو النصر عاشور على
المهندسة/ ريهام كريمة الأستاذ الدكتور
/على هزاع
الأستاذ / عبد الحميد مرسى عنبر وحرمه
والأسرة تتمنى للعروسين حياة سعيدة

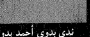


أحمد إبراهيم الشباسى

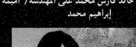
صابرين الحسينى حسنين



ندى بدوى أحمد بدوى







المهندس / خالد فارس محمد على المهندسة/ أميمة إبراهيم محمد

مرحبا بهذا الرجل



اللواء بحرى / إبراهيم يوسف

يسعد أسرة مجلة إنترناشيونال أن تتقدم بالتهنئة القلبية للسيد

اللواء بحرى أ.ح/ إبراهيم يوسف بالثقة الغالية التى أولاها إياه المهندس/حمدى الشايب وزير النقل المصرى على تعيينه رئيسا لمجلس إدارة هيئة ميناء دمياط إمتدادا للإنجازات التى حققها خلال فترة توليه منصب نائب رئيس هيئة ميناء بورسعيد.

متمنيــن لسيادته دوام التقـدم والنجـاح للوصول بميناء دمياط إلى المستوى العالمى اللائق بها.



رنا أحمد مصطفى

رضوى أحمد مصطفى

مريم أحمد الشباسى



هدى محمد السيد
هاجر محمد السيد



يهنئ
الحاج / إمام محمد يوسف
جميع العاملين بقطاع النقل البحرى بمناسبة حلول عيد الفطر المبارك



International

Specified periodical international economic magazine

Puplished under license from Lebanese Ministry of Information by decree no.204/98

Editor consultant

Capt./ Assem Elsayed Ahmed

Editor in chief and manager incharge

Capt./ Hassan Mohyeldin Chaaban

Editor supervisor

Abdel Salam Elsayed Ahmed

Offices

Head Office

Lebanon Beirut

P.o.b (6461/14)

Tel / Fax : (+961)-(1)-(302836)

Mobile : (+961)-(3)-(954556)

Egypt - Alex.

51.Victor Amanuel St., 4th floor appt.19.Smouha

.Tel &Fax : (+ 2)-(03)-(4275117)

E-mail: assem355@hotmail.com

Seagull

.Tel &Fax : (+2)-(03) 5745850/5760533

Suez

Capt.Ahmed Badawy

Tel-Mob. : (+2) - 0123184320

Abd El - Rehim Moustafa

Tel : (+2) - (062) -(578445)

Ismailiah

Mohamed Hussein Saleh

Tel : (+2) - (064) -(346081)

E-mail:fagr l@hotmail.com

Syria

Ibrahim Salim Deir Atany

Tel & Fax :(+963) - (43) - (711999)

Saudi Arabia - Jeddah

Tel :(+966)-(2)-(6369985)

Fax :(+966)-(2)-(6369459)

Emirates P.o.b.26882-Dubai

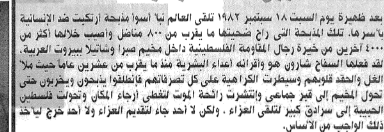
Shereif Salah Mokhtar

Mobile : (+971)-(6516520)

USA New York

Moh. Mahmoud El Moghazy

Tel :(+1)-(718)-(3819183)



نشأت الديهى يكتب :

صابـــــرا وشاتيـــــلا

عشرون عاماً .. ومازالت الدماء تنزف



بعد ظهيرة يوم السبت ١٨ سبتمبر ١٩٨٢ تلقى العالم نبأ أسوأ مذبحة أرتكبت ضد الإنسانية بأسرها، تلك المذبحة التى راح ضحيتها ما يقرب من ٨٠٠ مناضل وأصيب خلالها أكثر من ٤٠٠٠ آخرين من خيرة رجال المقاومة الفلسطينية داخل مخيم صبرا وشاتيلا ببيروت العربية. لقد فعلها السفاح شارون هو وأقرانه أعداء البشرية منذ ما يقرب من عشرين عاماً حيث ملأ الغل والحقد قلوبهم وسيطرت الكراهية على كل تصرفاتهم فإنطلقوا يذبحون ويخربون حتى تحول المخيم إلى قبر جماعى وإنتشرت رائحة الموت لتغطى أرجاء المكان وتحولت فلسطين الحبيبة إلى سرادق كبير لتلقى العزاء ، ولكن لا أحد جاء لتقديم العزاء ولا أحد خرج ليأخذ ذلك الواجب من الأساس.

لقد فتح التاريخ صفحاته ليسجل بمداد أسود المذبحة التى صارت سبة فى جبين البشرية ، لقد فرح العالم حينئذ ليعلن بكل قسوة وصلابة أنه (يدين) و (يشجب) و (يستنكر) و (يستهجن) تلك المذبحة ، لقد خرجت تلك التصريحات وتمت صياغتها بنفس الطريقة وبنفس الأسلوب وبنفس الكلمات التى نسمعها ليل نهار، وبعد مرور عشرين عاماً على تلك المذبحة مازالت المذابح تتوالى والتصريحات تتوالى على نفس المنوال وإن إختلفت الأشخاص وتبدلت الأسماء والتواريخ وما يحدث على أرض فلسطين هذه الأيام سبة فى جبين البشرية جمعاء.

جرائم ما عرفتها البشرية فى كل العصور .. أنهار من الدماء الذكية تجرى فتشق طريقها لتصب فى نهر الخلود الإستشهادى ذلك النهر الذى تبنى عليه قواعد الحرية والإستقلال وتسبح على أمواجه خيوط الأمل وتصنع من رائحة دمائه الذكية عطراً للأجيال القادمة، وأبداً لن تموت القضية الفلسطينية مهما حيكت المؤامرات ومهما فعلت إسرائيل ومهما إرتفعت أصوات البغى والظلم والقهر، أبداً لن تموت طالما هناك إرادة وعزيمة وإخلاص ، أبداً لن تموت مهما حاولت أمريكا دفن القضية تحت ركام المفاوضات الوهمية التى تهدف إلى الرقص على سلالم الزمن، والمؤلم حقاً أن التاريخ يعيد نفسه ولكن من يجيد قراءة ذلك التاريخ؟

عشرون عاماً مضت على المذبحة ومازال السفاح ينهش أعراض الشرفاء ويحطم أحلام الأطفال ويسوؤه أن يشاهد الرجال إنه عدو للحياة وعدو للإنسانية، السفاح مازال فى السلطة والمذابح لازالت تتوالى. لكن الشعب الفلسطينى البطل ومن خلال إنتفاضته المباركة وإيمانة الذى لا يتزعزع .. حتى ينتصر وحتماً ستخرج دولة فلسطين الحرة المستقلة إلى النور وحتماً سينتصر الحق ويسود العدل ويموت الظلم وينكسر البغى .. إن إسرائيل دولة لا عهد لها ولا ميثاق وساستها يتسمون بالرعونة والحماقة والغباء، إنهم يقولون أنهم يبحثون عن الأمن لدولة إسرائيل أو يملأون الدنيا صراخاً وعويلاً بأن أمن دولتهم فى خطر وسط كل هذه البلاد العربية المتحفزة لنسف إسرائيل ، فهل بعد كل هذه المذابح وكل هذا القتل وكل هذا الظلم وكل هذا التشريد تحقق أمن إسرائيل؟ إن إسرائيل تخطئ دائماً فى حساباتها تجاه العرب، إنهم يظنون العرب قوم من البلهاء الأغبياء فاقدى النخوة والمروءة وعاجزين عن التفكير السليم، لذلك تتحرك السياسة الإسرائيلية دائماً فى إتجاه عكسى للمنطق والعقل لقد دفع شارون وعصابته اليأس والإحباط فى قلوب الشباب الفلسطينى الثائر فماذا ينتظر من هؤلاء؟ هل يظن السفاح شارون أن يذهب هؤلاء بأطواق الزهور ليقدموا فروض الولاء والطاعة لسيادته أم ينتظر منهم أن يسيروا فى مظاهرة يشيدون فيها بسياسته الرشيدة؟ إن شارون غرس الحقد واليأس والإحباط فى قلوب الجميع، هذا الغرس سيؤتى أكله حتماً ويوم حصده سيرى شارون وعصابته وبوش وبطانته أى منقلب ينقلبون..

حسناً فعل السفير الأمريكى بالقاهرة السيد/ ديڤيد وولش حينما " وضع النقاط على الحروف" فى مقال يحمل عنوانه نفس الكلمات ، حيث أوضح السفير الأمريكى ومن خلال نقاطه وحروفه حقيقة السياسة الأمريكية وتوجهاتها ، لقد ساعد هذا المقال على فك بعض رموز ولوغاريتمات تلك السياسة، التى لا تعرف للأخلاق طريقاً ولا للمبادئ سبيلاً، والطريق الوحيد الذى تعرفه جيداً السياسة الأمريكية هو طريق (المصالح) وأى وسيلة تؤدى إلى هذا الهدف فهو طريق السياسة الأمريكية ، وعربة السياسة الأمريكية تسير مندفعة نحو أهدافها محطمة كل ما يقابلها ومن يقابلها فلا مانع لدى قادة تلك العربة من تحطيم تابوهات المبادئ والأخلاق طالما فى طريق العربة إن أمريكا لا تتورع ولا تخجل من إرتكاب أفظع الموبيقات فى سبيل تحقيق مصالحها، فمن الممكن التدخل فى الشئون الداخلية للأمم والشعوب ومن الممكن السعى لإختطاف زعيم هنا أو رئيس هناك ومن الممكن فرض عقوبات من أى نوع على دولة فى أى مكان تحاول أن تقول كلمة حق.

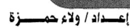
نعود إلى حكاية السفير الذى حاول أن يعيش فى عصور الظلام والإستعباد والإستبداد حينما كان سفراء الدول المستعمرة تتدخل فى كل كبيرة وصغيرة للدول المستعمرة لقد أراد السفير الأمريكى أن يعيدنا إلى عصور ولت بلا رجعة.. عصور قصفت فيها الأقلام وكممت فيها الأفواه وكان مقص الرقيب بمثابة سكين بارد على رقبة الحرية والديموقراطية، إن سيادته لا يعرف أو يعرف ويدعى الجهل والجهالة بأن مصر تعيش أزهى عصور الحرية.. حرية القلم وحرية الفكر وحرية العقيدة فى ظل منظومة متكاملة ومظلة كبيرة تستوعب جميع التيارات ومختلف التوجهات مهما إتسعت درجة التباين والإختلاف ، إن سيادته لا يعرف كذلك أو يعرف ويغمض البصر والبصيرة بأن مصر دولة تحترم القضاء وتجل القضاة ولا تدخل من قريب أو بعيد فى أعمال تلك المؤسسة التى نفخر بها جميعاً، إن سيادة السفير لا يعرف كذلك بأن مصر دولة مؤسسات يحكمها قانون ودستور أقسم الجميع على إحترامه.

يا سيادة السفير إنك أخطأت مرتين، مرة حينما جال بخاطرك أنك تستطيع التأثير فى القرار المصرى ومرة حينما تجرأت وأمسكت بقلمك المتغطرس وكتبت ما كتبت، سيادة السفير/ إن نقاطك وحروفك مرفوضة شكلاً وموضوعاً فالصحافة المصرية حرة وحريتها مستمدة من موروث حضارى ضارب بجذوره فى عمق الزمن ، إننى ألتمس لك ولأمثالك العذر فى عدم فهم معنى الحضارة الضاربة بجذورها فى عمق التاريخ، لأنكم دولة بلا جذور، وتاريخكم مسجل فى هوامش كتب التاريخ، أما المتون والأصول والجذور والحضارة والإنسانية والعدالة والمبادئ والأخلاق والعزة والكرامة فإننا الذين صنعناها وأهديناها للبشرية جمعاء وعلى مر العصور. إن سيادة السفير يطالب بوضع القيود على الصحافة المصرية وبضرورة عودة الرقيب من جديد لفلترة ما يتم نشره فى الصحافة المصرية لقد قال وولش "أتمنى أن يأخذ رؤساء التحرير ذلك فى الإعتبار عند مراجعتهم للمقالات قبل نشرها ، الإعلام المسئول يجب - على أقل تقدير - أن يكرس لنشر الحقيقة وليس الأكاذيب" لقد إنفعل السيد وولش بشدة حينما رأى وسمع وقرأ وسائل الإعلام المصرية وهى تعزف ألحاناً من الحرية والديموقراطية وحرية الصحافة المسئولة. وكل ما أغضب السيد وولش هو تلك المقالات والتحليلات التى كشفت السياسة الأمريكية بعد أحداث ١١ سبتمبر ، إن الجميع يتفقون على أن تحيز الإدارة الأمريكية الواضح لإسرائيل والوقوف بجوارها فى كل الأحوال وتحت كل الظروف أدى إلى شيوع جو من الكراهية للسياسة الأمريكية.

إن ما يجرى على أرض فلسطين بمباركة الإدارة الأمريكية الدائمة هو سبب كل الأزمات التى تتعرض لها السياسة الأمريكية تلك التحليلات والمقالات أغضبت السيد السفير وجعلته يخلع ثوب السفراء ليلبس ثوب الخفراء. لقد خرج السفير الأمريكى عن المألوف فى مقاله الذى نرفضه ونرفض ما جاء فيه جملة وتفصيلاً.

رؤية فعلية لأنشطة مكتبة الإسكندرية





إعـــداد / ولاء حمـــــزة

إهـداء مـن إتحـاد الناشـرين لمكتـبة الإسـكندرية

فى إطار التعاون بين مكتبة الإسكندرية ومختلف الدول والمنظمات عقد فى يوم ١٤ نوفمبر إجتماع مجلس إدارة إتحاد الناشرين الأفارقة بمكتبة الإسكندرية بمناسبة الإفتتاح الرسمى للمكتبة فى ١٦ أكتوبر الماضى.
حيث قام السيد اليو سو رئيس الإتحاد بإهداء درع إتحاد الناشرين الأفارقة إلى السفير طاهر خليفة مستشار العلاقات الدولية بالمكتبة بحضور كل من السيد أكين فاسيمور سكرتير عام الإتحاد والسيد أجيديو مابالجا والسيد فريدى تاجاندو والسيد أشرف حمودة أعضاء بمجلس إدارة إتحاد الناشرين الأفارقة.
عبر السفير طاهر خليفة عن عميق إمتنانه للإهداء الذى يعبر عن مدى التعاون بين المكتبة والناشرين الأفارقة وأكد على أن المكتبة هى مركز للبحث والمعرفة بغض النظر عن اللون والجنس والعرق أو الديانة فنحن كلنا نأتى هنا للبحث عن المعرفة.
وأكد السيد اليو سو رئيس إتحاد الناشرين الأفارقة على أن وجود أعضاء الإتحاد اليوم بالمكتبة يؤكد على الترابط الوثيق بينهم وبين المكتبة وعلى بداية التعاون التى سوف تستمر وتزدهر فى المستقبل وأنه لا يجب أن تنفصل الدول الإفريقية عن المكتبة، ووجه السفير طاهر خليفة الدعوة للناشرين الأفارقة للمشاركة فى معرض الإسكندرية الدولى للكتاب لعام ٢٠٠٣ .

فى مكتبة الإسكندرية
إقبال متزايد من طـلاب المدارس والجامعة على قاعة الإستكشافات

شهدت قاعة الإستكشافات فى مكتبة الإسكندرية إقبالاً متزايداً من طلاب الجامعات والمدارس، خلال الفترة الماضية. تعود أهمية هذه القاعة إلى دورها العلمى الذى يعود بالذاكرة إلى مكتبة الإسكندرية القديمة كمركز إشعاع الثقافة الأول فى العالم القديم ولأنها كانت دائماً متنفساً للعلماء والباحثين، حرص المسئولين عن المكتبة الآن على إستمرار المكتبة ومرافقها كمنارة للعلم والثقافة فى مصر والعالم أجمع. من أهم المرافق الموجودة بالمكتبة القبة السماوية (planetarium) والتى تحتوى على العديد من المرافق ومنها متحف تاريخ العلوم وأحدث قاعة تم إفتتاحها بعد الإفتتاح الرسمى للمكتبة وهى قاعة الإستكشاف. صرح الدكتور إسماعيل سراج الدين مدير مكتبة الإسكندرية بأن فكرة إنشاء قاعة الإستكشافات نبعت من دافع المكتبة لنشر الثقافة والعلم والرغبة فى جعل طلاب المدارس هم الذين يبحثون عن العلم والبحث وراء الظواهر الطبيعية. وتهدف القاعة إلى زيادة الوعى الثقافى لطلبة المدارس والجامعات وكافة زوار المكتبة من المصريين والأجانب فى مجالى الفيزياء والفضاء والهدف الأساسى هو جعل الطلاب يطرحون أسئلة لتجيب عن إستفساراتهم حول الظواهر الفيزيائية والطبيعية التى تحدث حولهم فى الكون. صرحت المهندسة هدى الميقاتى المشرفة على القبة السماوية أن القاعة تحتوى تقريباً على ١٢ تجربة تنقسم ما بين قوانين الفيزياء والفضاء فهناك تجارب لقوانين فيزيائية مثل التى توضح خواص الضوء من حيث إنكساره من خلال الألياف الضوئية حيث يمكننا أن ننقل الضوء من مكان إلى آخر داخل أنبوبة من البلاستيك إلى مسافات بعيدة دون أن يستطيع الضوء أن يهرب من جوانب الأنبوبة إلى الخارج وذلك عن طريق تطبيق خاصية الإنعكاس الكلى نتيجة الإختلاف فى معامل إنكسار الضوء بين مادتين مختلفتين. وأيضاً كيفية تحويل الطاقة من صورة إلى أخرى وتظهر فى تجارب مثل الدينامو الذى يحول الطاقة الحركية إلى طاقة كهربية وأيضاً السيارة الشمسية التى تعتبر عبارة عن تطبيق على إستخدام الطاقة الضوئية المختزنة فى أشعة الشمس كمصدر بديل ومتجدد للطاقة وتحويلها إلى طاقة كهربية عن طريق الخلية الشمسية. وظاهرة الجاذبية والتى تظهر فى تجربة البندول حيث يلاحظ الزائرون كيف يتأرجح البندول حول نقطة إتزانه ليرسم مسارات دائرية ثم بيضاوية ثم مسارات مستقيمة ليرجع بعدها يدور فى الإتجاه المعاكس. بالإضافة إلى تجربة عن التوتر السطحى للماء وكفية إرتباط جزيئات الماء، وتجربة المجالات المغناطيسية من خلال العوامة المغناطيسية والتى يمكن لها أن تطفو فى الهواء إعتماداً على تنافر القوى المغناطيسية.

مشكلـة الميـاه وحلـولـها فـى التراث الإسلامى

صدر عن قطاع الثقافة فى مؤسسة أخبار اليوم كتاب مشكلة المياه وحلولها فى التراث الإسلامى، الكتاب من تأليف الدكتور خالد عزب المستشار الإعلامى لمكتبة الإسكندرية، وقد قدمه الدكتور أحمد فؤاد باشا نائب رئيس جامعة القاهرة ، يتكون الكتاب من أربعة فصول تناول المؤلف فى الفصل الأول الماء فى الشرع الشريف، والإنتفاع بالموارد المائية والماء فى القرآن الكريم. بينما عرض فى الفصل الثانى لعلم إستنباط المياه عند المسلمين من خلال مصنفات علماء علم المياه الجارية، وفى الفصل الثالث حلل المؤلف الحلول التقنية التى إستخدمها علماء المسلمين لحل مشكلة المياه قبل الأفلاج والمواجل والرى بالتنقيط والأسبلة، كما تعرض فى هذا الفصل لمشكلة تلوث المياه والحلول التى إبتكرها علماء المسلمين لحل هذه المشكلة، وفى الفصل الرابع عرض لبعض الأدوات التى إبتكرها المسلمون وإرتبطت بالمياه كمضخة الجزرى والنوافير والطواحين المائية والساعات المائية.

الإسـكـنـدريـة .. رباعـيـة شـعـرية لجمال القصاص

صدر عن الهيئة المصرية العامة للكتاب ضمن مهرجان القراءة للجميع ديوان شعر مستوحى من مكتبة الإسكندرية للشاعر جمال القصاص، الديوان عنوانه "الإسكندرية .. رباعية شعرية". عبر الديوان عن تفاعل الشاعر مع مكتبة الإسكندرية حين حضر إفتتاحها التجريبى فى أكتوبر ٢٠٠١ ، وما تلا ذلك من إلهام له بإسترجاع التاريخ بصور شتى سواء من خلال المتاحف أو شاطئ المدينة أو معالمها، والبحث فى الذات الإنسانية عن حقيقة وجود تلك المدينة وتأثيرها فى الشاعر كمثقف يطرح قضاياه. الديوان يعد سلسلة من الأعمال الأدبية الجيدة التى تأثرت بعودة مكتبة الإسكندرية سواء من أدباء مصريين أو عرب أو كالأديب السورى فاضل السباعى أو أجانب كبعض أدباء أورجواى وكولومبيا ونيچيريا كالأديب وول سوينكا الحاصل على جائزة نوبل والذى ألقى كلمة مؤثرة كتحية لعودة الحياة لمكتبة الإسكندرية فى حفل إفتتاحها فى شهر أكتوبر الماضى.

مجموعة إهداءات مكسيسكية للمكتبة

الإهداء عباة عن خمس مخطوطات رقمية تعد من أهم المخطوطات التى تعبر عن تاريخ المكسيك. المخطوط الأول هو المخطوط الكوليمبى الوحيد بين سائر المخطوطات ما قبل الإسلامية . المخطوط الثانى هو المخطوط البوتورينى أو لوحة الحج المخطوط الثالث فيعكس رسوم تركيز الضريبة ومدى غنى الموارد الطبيعية التى جلبتها الحضارة اللاتينية للعالم.
المخطوط الرابع فيصف السنوات الأخيرة من الحضارة الأصلية للمكسيك والسنوات الأولى من الحضارة الأسبانية. أما المخطوط الخامس والآخير معلومات عن رؤساء القبائل المكسيكية الأصل والغزو الأسبانى للمكسيك.

مجموعة إهداءات فرنسية للمكتبة

قام الكاتب الفرنسى چون لوى بإهداء مجموعة من مؤلفاته بالإضافة إلى مجموعة من مؤلفات عدد من زملائه إلى مكتبة الإسكندرية وأشار الدكتور سراج الدين إلي أن فرنسا تعتبر الدولة الأولى من حيث عدد الإهداءات التى تتجاوز ١٠ آلاف كتاب.

مركز الفنون - البرامج الموسيقية
برنامج ديسمبر ٢٠٠٢

الأثنين ١٦ : حفل ثمانى كونترباص يقدم لأول مرة فى مصر من أعمال : شريف محى الدين - على عثمان - محمد سعد باشا-عمرو عقبة وآخرين.

الجمعة ٢٠ : ريسيتال بيانو للعازفة الأمريكية زينب إكباساران.

الأحد ٢٢: محاضرة وحفل " فى حب ومعرفة الآلات الموسيقية" ٤" الڤيولينة عطية شرارة ود. حسن شرارة وتلاميذه.

الثلاثاء ٢٤ : الحفل الثانى لفنون الضمة والسمسمية فى إقليم القناة.
ندوة يديرها د. محمد شبانة.

الجمعة ٢٧ ، السبت ٢٨ : أوركسترا مكتبة الإسكندرية حفل الكريسماس - صوليست : دينا إسكندر - چالا الحديدى - هشام الجندى- إلهامى أمين وقيادة : ناير ناجى

الثلاثاء ٣١ : أووركسترا مكتبة الإسكندرية حفل العام الجديد.
صوليست : نيڤين علوبة - رؤوف زيدان.
قيادة : شريف محى الدين.

إقبال جماهيرى على مكتبة الإسكندرية

شهدت مكتبة الإسكندرية عقب إفتتاحها إقبالاً متزايداً من الزوار المصريين والعرب والأجانب وتراوح عددهم فى الأيام العادية ما بين ٦ آلاف إلى ١٠ آلاف ، وإرتفع إلى ١٥ ألف وهو ما دفع إدارة المكتبة إلى توجيه طلب إلى وزارة التربية والتعليم للتنسيق مع وحدة الزيارات فى المكتبة بشأن الرحلات المدرسية ومواعيد زيارتها للمكتبة حتى يتسنى تقديم كافة خدمات المكتبة إلى هذه الرحلات بصورة متكاملة.

نشـاط مكـثـف لمركـز الفـنـون بمكتبة الإسكندرية فى رمضان

شهدت مكتبة الإسكندرية خلال شهر رمضان نشاطاً مكثفاً لمركز الفنون، وصرح المايسترو شريف محى الدين مدير المركز، أن هذه الأنشطة تنقسم إلى ثلاثة أنشطة رئيسية هى الموسيقى حيث ستقدم أوركسترا حجرة مكتبة الإسكندرية مؤلفات مصرية صوليست ڤيولينة بقيادة حسن شرارة ، وكما أقام المركز يوم الثلاثاء ٢٦ نوڤمبر الحفل الأول لفنون الضمة والسمسمية فى إقليم القناة يصاحب الحفل ندوة يديرها الدكتور محمد شبانة.
وفى مجال السينما أقام المركز إحتفالاً باليوبيل الماسى للسينما المصرية بمناسبة مرور ٧٥ عاماً على عرض فيلم ليلى فى الفترة من ١٦ إلى ٢١ نوفمبر ، وتم عرض عدد من الأفلام خلال هذه الفترة منها ، فيلم عاشقات السينما إخراج ماريان خورى، وأفلام لوجيير عن مصر إخراج أحمد عاطف، ووقائع الزمن الضائع إخراج محمد كامل القليوبى، والساحر الصغير إخراج محمود راشد وصاحب هذا النشاط معرض للسينما المصرية الصامتة وصدور كتابين الأول عن رائدات السينما المصرية للباحث مجدى عبد الرحمن ومحاورات سمير نصرى مع نجوم السينما العربية. وفى مجال المسرح قدمت فرقة الورشة بمشاركة الفنان سيد الضوى السيرة الهلالية يومى ٢٨ و ٢٩ نوفمبر، كما قدم مركز ملوى فنون العصى من رقص وتحطيب يوم السبت ٣٠ نوفمبر.

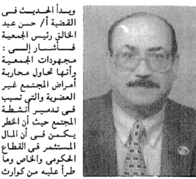
كوارث الأموال العامة وطرق حمايتها

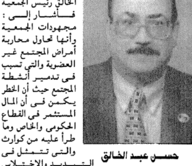
قال تعالى "لا تأكلوا أموالكم بينكم بالباطل" صدق الله العظيم
- كارثة الأموال العامة مرض خطير يهدد المجتمع
- إنتشار الرشاوى وضعف النفوس.
- الوعى الجماهيرى للإبلاغ عن هذه القضايا.

إن المال العام للدولة حق لكل مواطن ولكن هناك فئة من المجتمع تحاول الإطاحة بالشرع والقوانين وتسرق أموال الدولة بأساليب عديدة. فلابد من قمع هؤلاء المجرمين وإصدار الأحكام الشديدة عليهم ولابد أن يكون لدى كل مواطن الوعى الكافى عن هذه النوعية من الإجرام حتى لا يقع وسط شباك هؤلاء. فقضية كوارث الأموال العامة أثارت العديد من التساؤلات التى تحتاج لإجابات صريحة وواضحة من ذوى السلطة لذلك عقدت جمعية الإغاثة ومواجهة الكوارث هذا المؤتمر.

- وقد حضر المؤتمر مجموعة من الشخصيات القيادية للأجهزة الرقابية على الأموال العامة بالإسكندرية ورئيس مجلس إدارة الجمعية الأهلية للإغاثة ومواجهة الكوارث أ/حسن عبد الخالق والذى قام على تنظيم المؤتمر وإعداده بالتعاون مع أ/ إبراهيم عبد الله سكرتير عام الجمعية والذى بدأ إفتتاح المؤتمر بالشكر لجميع الحاضرين والحارصين على المشاركة للوصول إلى حلول إيجابية للقضايا الخطيرة بالمجتمع.

وسام غنيم





حسن عبد الخالق

وبدأ الحديث فى القضية أ/ حسن عبد الخالق رئيس الجمعية فأشار إلى: مجهودات الجمعية وأنها تحاول محاربة أمراض المجتمع غير العضوية والتى تسبب فى تدمير أنشطة المجتمع حيث أن الخطر يكمن فى أن المال المستثمر فى القطاع الحكومى والخاص وما طرأ عليه من كوارث والتى تتمثل فى التبديد والإختلاس والعملات غير الشرعية فى البعض والقروض والرشاوى فى البعض الآخر. كما أن الحفاظ على الأموال العامة أمانة فى عنق إدارتنا وأن كارثة العصر وما نشاهده من تبديد لذلك المال إما عمداً لتحقيق الأطماع الشخصية أو لضعف إدارتنا الذى ابتلانا به عهذا العصر المادى لابد لنا من وقفة صارمة. وإذا كان حماية المال العام هى مسئولية القائمين على الإدارات تعاقدياً ومسئولية الأجهزة الرقابية للدولة فيجب أن نعمل كمنظومة متكاملة لتحقيق الإدارة والمتابعة المستمرة ولابد من محاكمة كل من يبدد الأموال العامة والإلقاء بهم خلف الأسوار.

كما أشار لنقطة هامة جداً أن فى الآونة الأخيرة أتهم المجتمع المصرى وكأنه تحول إلى مستنقع للنهب والسلب وضرب سيادته أمثلة جديدة على قضايا نهب المال العام "شركة النحاس"، "شركة النصر للمسبوكات"، " شركة الكراكات المصرية"، و"هيئة الصرف المغطى" وأكد أنه إذا تم عمل حصر لقضايا الإستيلاء على المال العام فلن تكفيه عدة ندوات وطالب بتغليظ العقوبة على من يقوم بتسهيل الإستيلاء على أموال البنوك لأنها ملك الشعب وإنتقد سيادته ما يطلق عليه " السلطات المطاطة" التى تمنح للمسئولين وتسمح لهم بإصدار أحكام تقديرية وطالب بوضع معايير صارمة لإختيار القادة وأشار سيادته أنه تم حصر ٢٤ ألف بلاغ وتحقيق خاص بالأموال العامة خلال العام الماضى فقط

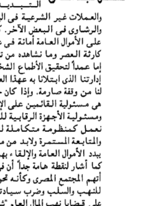
وإنتقل الحديث بعد ذلك للسيد العميد/ يوسف أحمد حسن (رئيس مباحث الأموال العامة بالإسكندرية) بدأ حديثه بالشكر لدور الرقابة الإدارية فى المجتمع وأشار إلى أن جميع الأنظار موجهة ناحية قضايا فساد المال العام وحاول التفريق بين مفهوم قضية الرشوة وقضية المال العام. حيث أن "الرشوة" لابد أن يكون هناك مبلغ وأسمه يكون موجود فى المستندات لضبط قضية الرشوة. أما قضية المال العام صاحب البلاغ فيه لا يظهر أسمه تماماً. وأشار لمثال قضية شركة النحاس حيث المبلغين عن قضايا السرقة عاملين بهذه الشركة ولم يظهر أسمهم فى التحقيق وواصل حديثه بأنه لابد أن يكون هناك وعى جماهيرى للإبلاغ عن قضايا الفساد دون أى مخاوف وأشار إلى عملية هروب سارق المال العام للخارج وأن هذا النوع من القضايا تحت إشراف النيابة العامة فالداخلية هى التى من شأنها عمل إجراءات سد منافذ المطارات والموانى أما السواحل من إختصاص القوات المسلحة لذلك إننا نلاحظ أخيراً إرتفاع نسبة الضبط لهذا النوع من القضايا مثل الريان والسعد وغيرهما.

وقد أشار السيد المستشار/ حمدى جمعه (رئيس النيابة العامة) أن قضية جرائم التعدى على الأموال العامة كارثة ويجب أن تتناول بهدوء من خلال الصحف اليومية ووسائل الإعلام وهذه الكارثة ثمة ظاهرة غريبة تقودنا جميعاً لشئ هام ألا وهو أن التعامل مع الأموال العامة أصبحت وكأنها أموال مباحة أو أموال لا مالك لها وهذه الظاهرة جاءت نتيجة التوسع الزائد فى إستغلال المال العام والذى نتعامل معه يومياً وأوضح سيادته أن التعدى على المال العام يمثل كارثة خطيرة بإعتبار أن هناك صلة وثيقة بين النظام السياسى والإقتصادى وإذا حدث خلل فى إحدى المستويين أثر على المستوى الآخر بالسلب أو بالإيجاب. ببساطة شديدة أن أمن الدولة الداخلى والخارجى أصبح ليس مرتبط بقدرتها العسكرية فقط بقدر إرتباطها بقدرتها الإقتصادية وبشأن إزدياد قضايا التعدى على الأموال العامة فلابد أن نبحث على الإجابة عن أين يكمن العيب أو الخلل: فى المشرع أم فى القاضى الذى يحكم على الأشخاص المتعاملين مع المال العام.

بالنسبة للمشرع: تحدث سيادته عن المشرع وعن المادة ١١٩ من قانون العقوبات حيث نص المشرع بأنه يقصد بمفهوم الأموال العامة فى تطبيق أحكام هذا الباب هو ما يكون كله أو بعضه مملوك لإحدى الجهات المذكوره بالباب أو خاضعاً لإشرافها أو إدارتها والمشرع حدد الجهات كلها وأشار فى البند السابع للقانون بأنه كذلك الشركات والجمعيات والوحدات الإقتصادية والمنشآت التى تساهم فيها إحدى الجهات المنصوص عليها فى الفقرات السابقة كلها : يعنى ذلك أن المشرع حريص جداً على المال وكذلك المادة ١١٩ من قانون العقوبات المضافة لقانون ٦٣ لسنة ٧٥ فقد حدد المقصود بالموظف العام والذى أوضح مفهوم مختلف عن المفهوم الإدارى له رغبة منه لحماية الأموال العامة والخاصة الكائنة فى حيازة الدولة كما أن المشرع فى المادة ١١٨ من قانون العقوبات نص فضلاً عن الأحكام المقررة للجرائم المذكورة من المادة ١١٢ إلى المادة ١١٦ بالحكم على الجانى بالعجز والرفض وبغرامة يحددها القاضى الذى يحكم فى القضية فكل من أستولى على مال أو منفعة أو ربح بغير وجه حق يجب دفع غرامة لا تقل عن ٥٠٠ جنيه مصرى وأن يرد المال الذى حصل عليه بدون أى وجه حق. وبالإضافة إلى المادة ١١٨ مكرر من قانون العقوبات نجد أن المشرع قد حكم بكل أو بعض التدابير الآتية:

- حرمان الموظف من مزاولة المهنة.
- حذر من تداوله لأى نشاط إقتصادى .
- وقف الموظف عن عمله بغير مرتب.
- والعزل من الوظيفة مدة لاتقل عن سنة ولا تزيد عن ثلاث سنوات تبدأ من بداية تنفيذ العقوبة.

وأشار السيد المستشار إلى رغبة المشرع فى الحد من جرائم الأموال العامة فى المادة ١١٨ من قانون العقوبات حيث يعفى من العقوبات المنصوص عليها كل من بادر عن الجريمة من غير المحردين على إرتكابها.



وإنتقل الحديث إلى اللواء / عزت شعبان
(سكرتير عام محافظة الإسكندرية)

وأشار إلى أن قضية كوارث المال العام قضية خطيرة جداً تؤثر بالسلب على كل مواطن من الناحية الإقتصادية بالدرجة الأولى فالمال العام هو مال كل مواطن مصرى والأجهزة الإدارية وخاصة الرقابة الأمنية هى المراقب البادى لرصد الجهاز المركزى للمحاسبات حيث يراجع جميع المصروفات التى تصرف على المرافق العامة للدولة حيث تقوم الرقابة الإدارية بتحريات ورصد وقائع سرقة الأموال العامة للدولة وتقوم بالإبلاغ لمباحث الأموال العامة وأشار سيادته إلى أن أى خلل موجود فى أى إدارة لابد أن يكون له طرفين

١- الموظف: الذى لا يراعى أى قانون ويستبيح المال العام

٢- المواطن: الذى يريد أن ينتهى فى إجراء أوراق خاصة به بأسرع وقت وبطريقة غير قانونية فمهما إختفت هذه القضايا من أعيننا لكنها سرعان ما تظهر بدون أى تستر عن طريق أجهزة الدولة الرقابية. فهناك رشاوى فى كل جهة إدارية ولكن الصورة ليست قائمة على الصغار من الموظفين فقط بل الكبار يتساقطون ولا أحد فوق القانون. فجرائم المال العام مثار قلق للمحافظة وأشار إلى أنه قد ورث مخالفات من العهد القديم الذى سبقه فالإنحراف دائماً له دافع غير شرعى وله شريك من ذوى المصالح وأشار بصورة غير مباشرة إلى أنه قام بإبعاد أحد كبار الموظفين بمحافظة الإسكندرية عن موقعه مؤخراً بعد تورطه فى جرائم إستيلاء على المال العام. وأخيراً : نحن نحاول أن نوفر ثقة غالية بين المواطنين والأجهزة الرقابية حتى يتم البلاغ عن أى عملية فساد أو سرقة للمال العام.

وبعد إنتهاء ضيوف المنصة بالتحدث عن قضايا المال العام وطرق ضبطها والقضاء عليها قد تمت عدة مناقشات تستعرض هذا الموضوع بالفعل.

قد تحدث النائب (مراجع العزومى) عضو مجلس الشعب أن :-

مافيا الأراضى داخل محافظة الإسكندرية أصبحت كالأخطبوط الذى مد أذرعه الطويلة والتهم الثغر بالكامل واتهم بعض أجهزة المحافظة بالتواطؤ مع هذه المافيا وضرب أمثلة على الإستيلاء على أراضى مناطق (أم زغيو) وغرب الإسكندرية وبعض الأراضى التى تطل على البحر مباشرة. وطالب أن يكون للمحافظة دور فى مواجهة عقود الأراضى المضروبة لمواجهة التعديات على المال العام والإستيلاء على الأراضى الشاسعة بالمدينة.

وقد قام بالرد على حديث النائب مراجع العزومى اللواء عزت شعبان سكرتير عام المحافظة بأن الأراضى فى المحافظة بعضها مملوك لوزارات وهيئات وأنه تم تشكيل لجنة بالفعل لمسح الأراضى المسروقة.

ووجه سؤال هام السيد المهندس / ياسر سيف رئيس لجنة الوزارات والتنمية الشعبية بالمجلس الشعبى المحلى للمحافظة ورئيس لجنة التنمية البشرية للحزب الوطنى بالإسكندرية.

لماذا لا تتبع الدولة مع الكبار من الموظفين أو رجال الأعمال " من أين لك هذا" ؟

فأين دور الدولة من التحقق من وصول شركة معينة لمبالغ طائلة فى مدة زمنية قصيرة فأين الأجهزة الرقابية للتحقق من المصدر. قام بالرد عليه السيد اللواء / محمد كمال نائب مدير الرقابة الإدارية بالإسكندرية إلى أن قضية الكسب غير المشروع يتم التحقق من مصدر دخل الموظف "المستثمر وبداية النشاط حتى هذا الوقت وهل لديه ثروة أو ميراث أو ربح من مشروع آخر وهذه القضايا تحتاج لوقت وجهد كبير جداً أو تكون معقدة وأحياناً يستعمل المتهم أساليب ملتوية للتحايل على القانون.

وتوالت الإستفسارات عن كثير من القضايا حتى إنتهى اللقاء وتمنى الحاضرين بأن تصبح بلادنا يوماً خالية من أى سرقة أو رشوة والإبعاد بضعاف النفوس والدين حتى يتقدم الإقتصاد ويعم الرخاء على كل مواطن مصرى.



لـــكِ يا سـيدتي

✧ زيادة الذكاء بالأكل!

وجد الباحثون أن هناك خمسة أنواع من الأطعمة تساعد في زيادة نسبة الذكاء

أولاً : "زبدة الفستق" التي تحتوى على الدهون المسئولة عن النمو الذهنى والمهارات الإدراكية.

ثانياً: "الحليب كامل الدسم" فقد وجد الباحثون أنه غنى بالأحماض الدهنية والكوليسترول الذى يحتاجه الأطفال خصوصاً من لم يتجاوزوا سن العامين. وذلك لدوره المهم فى بناء وتنشيط الخلايا العصبية والدماغية.

ثالثاً: "البيض" لأهميته بسبب إحتوائه على الكوليسترول والبروتينات والعناصر الغذائية الضرورية للنمو مثل مادة الكولين الشبيهة بفيتامين (ب) والتى أثبتت الدراسات قدرتها على تحسين التعلم والذاكرة.

رابعاً : "الأسماك" خصوصاً أسماك التونة الغنية بالأحماض الدهنية وهى ضرورية لسلامة العقل والجسم.

خامساً: يوصى الباحثون بضرورة إضافة "اللحوم الحمراء" إلى وجبة الغذاء خاصة الأطفال لما تحتويه من كميات ضخمة من الحديد والبروتينات والألياف والفيتامينات وخصوصاً فيتامين (ب ١٢).

✧ طعام ضد الشيخوخة :

إن أفضل مصدر للحصول على مضادات الأكسدة التى تؤخر ظهور الشيخوخة "هى الخضروات والفاكهة خصوصاً تلك التى نضجت تحت أشعة الشمس مثل الجوافة والمانجو والتى تحتوى على فيتامين (أ) الذى يوجد في الأطعمة ذات الأصل الحيوانى إلى جانب منتجات الألبان.

– فيتامين (هـ) الذى يوجد في الزيوت . كما أن الشاى والقهوة يحتويان على مواد ذات خصائص مضادة للأكسدة.

● ماسكات لكل بشرة ●

ماسك البشرة الدهنية:

١- الفراولة تخلط عدد ٢ ثمرة فى الخلاط مع ملعقة ماء ورد.

٢- تفرد على البشرة مع تجنب منطقة العينين.

٣- تغسل البشرة برفق بعد ربع ساعة وذلك للقضاء على الحبوب والرؤوس السوداء .

ماسك بياض البيض والليمون: ذلال بيض مع ٢ ملعقة عصير ليمون وهو شأنه أن يشد البشرة والليمون يزيل آثارالدهون والأوساخ عن البشرة المجهدة ويعطيها حيوية وجمال ونعومة.

ماسك الموز: موزه + ملعقتين عسل أبيض ثم يوزع على البشرة لمدة ١٥ دقيقة فقط فيعمل على شد البشرة وصفائها.

ماسك الطماطم: ثمرتا طماطم بدون قشر تهرس جيداً ثم يوضع ويوزع على الوجه ما عدا العينين وحولها لمدة ١٥ دقيقة يساعد على إمتصاص الدهون الزائدة بالبشرة وبالمداومة على هذا الماسك لا يفرز بعدها دهون.

ماسك البسلة :وذلك لتغذية البشرة تسلق نصف سلق حوالى ملعقة ثم تترك طوال الليل فى ماء السلق ثم تصفى وتهرس ويوضع ملعقة عسل أبيض ثم توضع على الوجه لمدة ١٥ دقيقة وتصلح لجميع أنواع البشرة خاصة البشرة الجافة.

ماسك الخيار: وذلك للبشرة المرهقة حيث يهرس جيداً ثم يوضع علي البشرة ماعدا منطقة العينين والرقبة وخلف الأذن فهو يعمل على إرتخاء وهدوء الأعصاب ونقاء البشرة خاصة المرهقة وذات المسام المغلقة والتى يكثر بها البثور ذات الرؤوس السوداء.

✦ كيف تفسرى أحلامك:

دلفين : تدل رؤيته على المكايد والإختفاء بالأعمال والتلصص وإستراق السمع وربما دلت رؤيته علي كثرة الندى والمطر.

سلم الصعود: السلم الخشب رجل وضيع منافق والصعود فيه إقامة بنية والصعود فيه إستعانة بقوم فيهم نفاق.

الدواء : كل شراب أصفر اللون فى الرؤيا فهو دليل المرض وكل دواء سهل المشرب والمأكل فهو دليل على شفاء المريض.

وأما الدواء الكريه الطعم الذى لا يكاد يسيغه فهو مرض يسير يعقبه برء

منوعات إنترناشيونال

برج القوس "٢٣نوفمبر - ٢٢ ديسمبر"

مشاهير هذا البرج: جاك شيراك -بتهوڤن.

أشياء تجلب لأصحابه الحظ:

أفضل الأيام : **الخميس،** اللون المفضل: **البنفسجى**

شئ تتفاءل به: **حدوة حصان..**

رجل برج القوس :- يتميز بأنه سريع البديهة والحيوية والنشاط وقوة الإرادة وإتزانه عقلاً وجسداً الأمانة والصدق العبقرية والسخاء والإخلاص فصيح اللسان يملك ذاكرة قوية ويعتمد على نفسه فى كل أموره شعوره بأن الزواج قد يقيده ويحد من حرياته يجعله متردداً لفترة طويلة وعشقه للحرية شئ رهيب وعجيب وهو واضح وصريح ويغوص لأعمق الأعماق بكل بساطة وهو سريع الغضب قريب الرضا .

إمرأة برج القوس :- متسامحة لأقصى الحدود، إجتماعية براقة تحب الحفلات والمجتمعات محاطة بالحب والإهتمام من كل من حولها وهى إمرأة مرحة جداً تميل إلى عمل الكثير من التغيرات فى مظهرها وهى إستقلالية تميل للحرية وهى كريمة لآخر حدود الكرم تغضب سريعاً وتصفح أيضاً سريعاً وأكثرهن يكون المولود الأول لهن بنت. ولا تعرف الإندفاع أو اللامبالاة وهذا عائد بطبيعة الحال إلى ظاهرة العمق النفسى الذى تتمتع به وهى قوية العزيمة وصلبة الإرادة وهى تحب الرجل الشجاع والقوى الذى يفرض سيطرته عليها.

حدث فى مثل هذا الشهر "ديسمبر"

- ١٩٧١ قامت دولة الإمارات العربية المتحدة.
- ١٩٤٩ أنشئت وكالة إغاثة وتشغيل اللاجئين الفلسطينيين.
- ١٧٧٠ ولد الموسيقار بتهوڤن.
- ١٩٥٦ سحبت قوات العدوان الثلاثى من قناة السويس.
- ١٦٤٢ ولد العالم الإنجليزى إسحق نيوتن.
- ١٩٤٥ تأسس صندوق النقد الدولى

حكمة العدد:-

لا تتعجل قدرك.. فهو آتٍ لا محالة

أسماء ومعانى:

- الرئبال : من الأسماء العديدة للأسد.
- الهليون: نوع من أنواع النباتات من الفصيلة الزنبقية.
- الهيدروفوبيا: هو الخوف من الماء بصفة عامة.
- فرعون: البيت الكبير.

أقوال مأثورة:

* "متى أستعبدتم الناس وقد ولدتهم أمهاتهم أحراراً"
عمر بن الخطاب

* "من عرف قيمة الحق عز عليه أن يراه مهضوماً"
الشيخ محمد عبده

أوائــل:

* أول من قسموا أيام الأسبوع إلى ٧ أيام : البابليون.
* أول من أدخل فن الكاريكاتير فى الصحافة المصرية هو: يعقوب صنوع.
* أول من عرف شرب القهوة: العرب.
* أول من إحتفل بالمولد النبوى فى مصر هم: الفاطميون.
* أول عربى يستخدم الموسيقى فى المعالجة النفسية: إبن إسحاق الكندى.

همسات

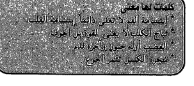
- كلما ظهر نفع الإنسان .. كثرت أعبائه.
- إذا خانك أحد مرة فهذا خطأه هو .. ولو خانك مرتين فهو خطأك.
- الحياة رحلة قصيرة فلا تكثر من الأثقال.
- لا تتعجب ممن يمدحك .. فربما رأى مالم تراه.
- تختار أنت الصديق .. أما أخاك فيفرض عليك.

من عالم الرياضة:

- أول من إبتكر لعبة كرة اليد: الألمان.
- الكارت الأحمر فى الكرة الطائرة : تعنى فقد نقطة.
- عرفت لعبة الجودو لأول مرة على مستوى العالم ١٨٨٢م

أسماء وألقاب:

- الدولة التى تسمى بلد المليون نخلة : البحرين
- الخليفة الذى لقب بأبى الملوك: عبد الملك بن مروان.
- الفن الذى يسمى بالفن السابع: فن السينما.
- كان يلقب ملوك الروم : القياصرة.
- الكوكب الذى يسمى بنجمة الصباح : هو الزهرة لأنه يرى بوضوح عند الفجر ولا يوجد له أى قمر.

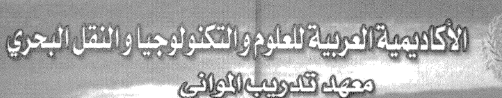


كلمات لها معنى

* إبتسامة الفم لا تعنى دائماً إبتسامة القلب.
* نباح الكلب لا يعنى القوة بل الخوف.
* الغضب أوله جنون وآخره ندم.
* شجرة الكسل تثمر الجوع.

دنيا المخترعين:

- مخترع تكييف الهواء هو كاريير عام ١٩١١ م بالولايات المتحدة.
- مخترع آلة صنع الورق هو نيكولاس روبير عام ١٧٩٨م فى فرنسا.
- مخترع أعواد الثقاب هو جوستاف أريك باش عام ١٨٤٤م فى السويد.
- مخترع المصعد هو إليشا أوتيس عام ١٨٦١م بالولايات المتحدة.



المعرض الحادي عشر

للمعدات و الخدمات البحرية

تحت رعاية

معالى المهندس

حمدى الشايب

وزير النقل

26 - 28 يناير 2003

فندق هيلتون جرين بلازا

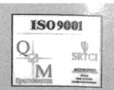
الإسكندرية

دكتور / رافت جودة فؤاد
ص.ب : ١٢٣ سيدى جابر - الإسكندرية - ج.م.ع
تليفون :٤٨٤١١٢٨ - ٤٨٦٥٠٨٧ - ٤٨١٠٠٠٤
محمول : ٠١٢٣٣٢٩٢٧٥ - فاكس : ٤٨٢٩٩٣٠(٢٠٣)
بريد إلكترونى : pti@aast.edu

مع تحيات د. حمدى حسان مدير معهد تدريب الموانى



بيكون



هى الشركة الرائدة فى مجال أنظمة الإرشاد الملاحى والإتصالات والحاصلة على الشهادة الدولية أيزو ٩٠٠١ للتصميم والتنفيذ

أنشطة الشركة:

- تصميم وتوريد المراقبة والتتبع بالراديو والاقمار الصناعية.
- تصميم وتوريد انظمة ملاحية متكاملة تتماشى مع المواصفات القياسية العالمية بما لديها من مهندس تصميم على أعلى مستوى.
- تنفيذ أعمال التركيبات والصيانة لشبكات الإتصال وأجهزة الإرشاد الملاحى بتكنولوجيا حديثة حيث تمتلك الشركة أدوات إختبار وتفتيش تغطى كافة مراحل التنفيذ.
- انظمة اتصالات متقدمة لخدمة تكنولوجيا المعلومات وشبكات التليفون المحمول والإنترنت

وتتبع سياسة جودة تهدف من خلالها على تقديم

- خدمة راقية بالسرعة المتوقعة طبقاً لمتطلبات الأيزو ٩٠٠١ لسنة ١٩٩٤ .
- إستخدام أرقى ما هو متاح من اجهزة ومعدات من خلال شبكة موردين منتقاة
خرائط إلكترونية Electronic Charts فوانيس ملاحية -اجهزة ملاحية -ابراجGRP - اجهزة DGPS -اجهزة رادار - شمندورات
انظمة المراقبة بالراديو والاقمار الصناعية
- خلق تواصل واضح مع عملائنا ومتابعة لخطوات المشروع والإنتهاء فى المواعيد المحددة.

SUEZ : 13 Hafez Ebrahim Str.
Tel:(062)330500 - (062)326767 Fax:(062) 330480
Cairo: Tel: (02)2971320

السويس : ١٣ شارع حافظ إبراهيم
ت: ٣٣٠٥٠٠ (٠٦٢)- ٣٢٦٧٦٧ (٠٦٢) فاكس : ٣٣٠٤٨٠ (٠٦٢)
القاهرة . تليفون : ٢٩٧١٣٢٠ (٠٢)

E-mail: beacon@intouch.com
Website: beacon-egypt.com





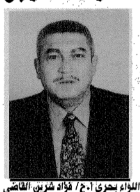
مرحباً بهذا الرجل



اللواء بحرى أ.ح/ مصطفى توفيق خطاب

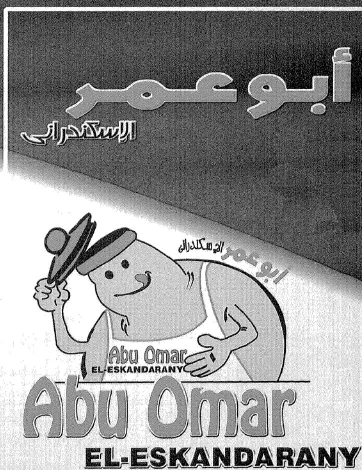
تتقدم أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال بالتهنئة القلبية للسيد اللواء بحرى أ.ح/ مصطفى توفيق خطاب بالثقة الغالية التي أولاها إياه المهندس/حمدى الشايب وزير النقل المصرى على تعيينه رئيساً لمصلحة الموانى والمنائر إمتداداً للإنجازات التى حققها خلال فترة توليه منصب نائب رئيس هيئة ميناء دمياط.
متمنين لسيادته دوام التقدم والنجاح.

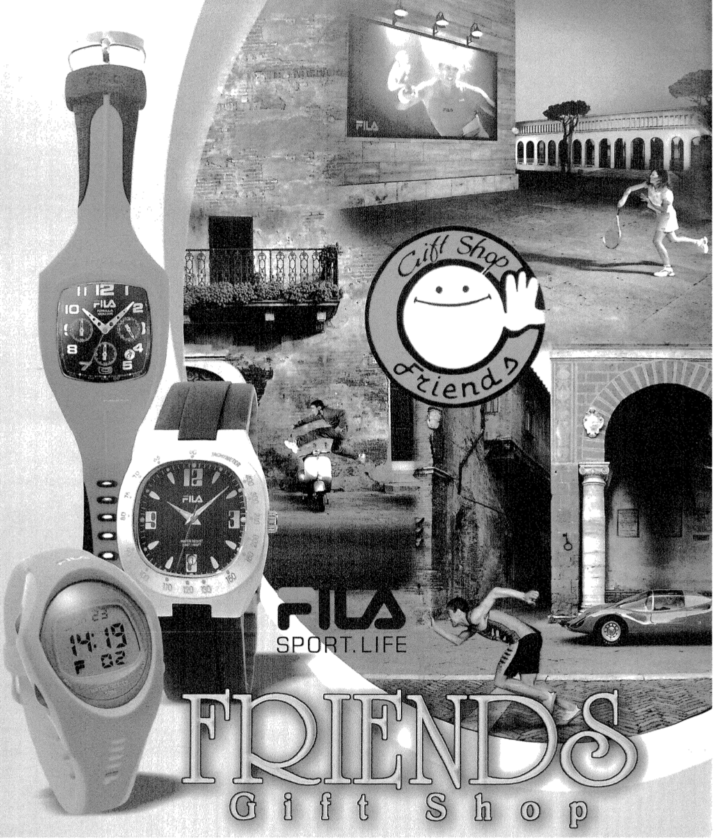
شكراً لهذا الرجل



اللواء بحرى أ.ح/ فؤاد شرين القاضى

تنتهز أسرة مجلة إنترناشيونال هذه الفرصة لتتقدم بجزيل الشكر والعرفان والتقدير للسيد اللواء بحرى أ.ح/فؤاد شرين القاضى على ما قدمه من أعمال وإنجازات على المستوى العالمى والمحلى أثناء فترة توليه منصب رئيس مصلحة الموانى والمنائر المصرية.
راجين الله عزوجل أن يوفقه فى حياته القادمة وأن يمنحه الصحة والسعادة.





Gift Shop
Friends
FILA
SPORT.LIFE
FRIENDS
Gift Shop